

UNIVERSITE DE PARIS II

1979

L'ASSURANCE DES MARCHANDISES
TRANSPORTEES PAR VOIE DE MER
ET L'EVOLUTION DU DROIT
DES TRANSPORTS MARITIMES

Yves-Marie LE JEAN



UNIVERSITE DE PARIS II

L'ASSURANCE DES MARCHANDISES
TRANSPORTEES PAR VOIE DE MER
ET L'EVOLUTION DU DROIT
DES TRANSPORTS MARITIMES

Yves -Marie LE JEAN

Thèse pour le Doctorat d'Etat en DROIT
présentée et soutenue publiquement le 25 janvier 1979
sous la présidence de M. le Doyen René RODIERE

AVERTISSEMENT

Le présent document est une reproduction faite en réduction (33 %) d'un document original fourni par l'auteur.

Le Service de Reproduction des Thèses de l'Université des Sciences Sociales (Grenoble II) ne peut être tenu pour responsable de la mauvaise qualité de certaines parties. Seul l'auteur qui n'a pas eu le loisir ou la possibilité de fournir des originaux correspondant aux normes fixées par l'Atelier peut être incriminé.

Yves-Marie LE JEAN

RESUME DE THESE

L'ASSURANCE DES MARCHANDISES
TRANSPORTEES PAR VOIE DE MER
ET

L'EVOLUTION DU DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES

R É S U M É

Le contrat d'assurance maritime de marchandises possède une double fonction économique : une fonction de répartition des risques, aléas de la navigation et, d'autre part, une fonction d'accompagnement et de prolongement du commerce extérieur.

Conséquence de cette originalité, l'assurance maritime est en création permanente car, tant sur le plan de la seule technique du transport (apparition de nouveaux types de navires), que sur le plan politico-économique (transport combiné et pays du Tiers-Monde), le commerce maritime bénéficie d'une "dynamique" considérable qui en fait son originalité.

Or, nous assistons aujourd'hui à une véritable révolution dans le transport maritime des marchandises. Les navires traditionnels, transporteurs de marchandises en vrac, font place à des navires très perfectionnés, "sophistiqués", adaptés au transport et à la manutention de colis lourds, tels les conteneurs, ou encore à des outils très particuliers de conditionnement des marchandises : les remorques, sans oublier bien entendu, les barges.

Autant de problèmes qui se posent aux assureurs maritimes, lorsqu'il s'agit pour eux d'apprécier les aléas, essence même de l'assurance, auxquels seront soumises les marchandises en cours de transport. Les risques classiques bien connus de ces praticiens tendent à disparaître, mais pour autant les aléas subsistent car de nouveaux risques sont apparus. L'expérience montre que la totale maîtrise de ces risques nouveaux ne pourra être possible qu'après de longues années de pratique.

Aussi convient-il, après un exposé technique de ces nouveaux modes de transport, de rechercher le statut juridique auquel doit être rattaché chacun de ces récents "engins". Cette étude, préalable nécessaire, doit permettre de mieux circonscrire, pour l'assurance des facultés, le cadre dans lequel celle-ci sera appelée à s'exercer.

/...

Cependant, limiter cette étude au seul aspect technique du transport pourrait paraître timoré puisque, aussi bien, les nouveaux moyens de transport ont eu des conséquences considérables sur "l'économie" générale du transport, laquelle n'a pas manqué de sensibiliser les pays chargeurs et, plus particulièrement, les pays du Tiers-Monde.

En effet, les facilités de manutention favorisent bien évidemment le transfert des marchandises d'un moyen de transport maritime à un autre moyen de transport, terrestre ou aérien. D'où l'apparition du transport combiné ou multimodal. Les ruptures de charges deviennent moins fréquentes et les risques de pertes et avaries se trouvent diminués d'autant.

C'est pourquoi, il paraît intéressant de tenter de rechercher quel sera, dans ce contexte, l'avenir de l'assurance des facultés. Va-t-elle disparaître dans son aspect strictement maritime, ou au contraire l'esprit de l'assurance maritime va-t-il prévaloir ? C'est tout l'intérêt que présente une telle question, car la preuve a été apportée lors de l'étude technique des nouveaux moyens de transports que risques et aléas n'ont pas disparu. S'il est encore un peu trop tôt pour préjuger de l'avenir, aucune convention régissant le transport combiné n'ayant pour le moment vu le jour, les travaux en cours permettent cependant de se faire une idée du contexte dans lequel l'assurance des facultés sera appelée à s'exercer et, peut-être même, quel sera son avenir.

Nous possédons pourtant une certitude dans ce domaine : le droit maritime, original, indépendant, perdra peu à peu de son autonomie. La récente Convention de Hambourg (mars 1978) est une illustration frappante de la pression exercée par les pays en voie de développement, au sein des instances internationales et, tout spécialement, de la CNUDCI, pour tenter de faire disparaître ce qu'ils considèrent être l'injustice d'un droit créé par des pays "maritimes", pour les transporteurs maritimes.

Avec la Convention de 1924 et son Protocole d'amendement de 1968, les cas d'exonération de responsabilité du transporteur maritime amènent les chargeurs à "soigner" personnellement leurs marchandises pendant le voyage maritime, puisque bien souvent ils se trouveront privés de toute action contre le transporteur libéré de sa responsabilité. Pendant les travaux préparatoires du texte de Hambourg, au sein de la CNUDCI, les pays traditionnellement maritimes ont longtemps redouté qu'un bouleversement total du droit des transports maritimes allait être opéré. En effet, les pays sous-industrialisés, donc importateurs-chargeurs, faisaient pression pour obtenir que le nouveau régime de responsabilité, auquel serait soumis le transport maritime, fût un système basé sur une responsabilité de plein droit, donc sans faute. Ce principe était contraire à toute la tradition maritime. La notion de "Fortune de Mer" disparaîtrait et bien entendu la conséquence immédiate serait : la disparition de la liste des "cas exceptés".

Sur le strict plan juridique une telle mesure était inquiétante. Simultanément, les assureurs maritimes remarquaient que l'avenir de l'assurance des facultés était menacé, car les chargeurs chercheraient à obtenir une indemnisation en exerçant leur recours directement contre le transporteur responsable.

Cette conséquence, importante sur le plan commerciale, fut l'objet de très nombreuses discussions animées. Les Etats du Groupe des 77 estimèrent finalement ce projet excessif et dangereux, dans la mesure où, désireux de développer leurs marchés locaux d'assurances, ils se priveraient ainsi d'une source de revenus non négligeable. Cet esprit de compromis explique que la nouvelle Convention de mars 1978 peut paraître manquer d'harmonie, voire de rigueur juridique, sur certains points. Aussi, est-il intéressant d'essayer de mesurer l'impact des "Règles de Hambourg" sur l'assurance des facultés.

Finalement, après quelques inquiétudes, nous avons de bonnes raisons de croire que ce type d'assurance ne disparaîtra pas. Il sera contraint de s'adapter aux pratiques du commerce international.



L'ASSURANCE DES MARCHANDISES
TRANSPORTEES PAR VOIE DE MER
ET L'EVOLUTION DU DROIT DES TRANSPORTS MARITIMES

" La navigation commerciale est,
dans le système des connaissances
humaines, une des grandes divisions
ou principales classes de la
législation et de la science
des lois."

DUR

" Il est possible de critiquer toutes
les parties de l'ordre établi, mais
à la condition que l'ensemble subsiste
et fournisse aux critiques ce qu'il
leur faut de sécurité, de loisir et
de connaissance pour critiquer."

P. VALERY

"Variétés" - IV

page 38

L'Université n'entend donner aucune approbation, ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

En hommage à François ROPARS
qui a su me transmettre cette
passion qu'il nourrissait
pour la mer.

S O M M A I R E

	<u>Pages</u>
- Introduction	7
- <u>Première Partie</u> :	
L'apparition de nouveaux moyens de transport maritime, et leur influence sur les "Facultés"	28
- Chapitre I :	
Les problèmes soulevés par les techniques nouvelles ..	31
- Chapitre II :	
Les conséquences technico-économiques des problèmes soulevés par les nouveaux moyens de transport et les critiques des pays en voie de développement à l'égard de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924	91
- <u>Deuxième Partie</u> :	
L'adaptation des moyens juridiques aux techniques nouvelles	140
- Chapitre I :	
Les transports combinés	143
- Chapitre II :	
Vers un nouveau droit en matière de contrat de transport de marchandises par mer : la Convention de Hambourg (mars 1978)	207
- Conclusion	274
- Table générale des matières	280
- Bibliographie	291
- Index alphabétique	304
- Annexes	309

I N T R O D U C T I O N

Intimement liée à une "opération maritime", l'assurance des facultés maritimes participe à l'internationalisation croissante de l'économie nationale. Ainsi apparaît la double fonction économique du contrat d'assurance maritime : d'une part, le rôle traditionnel d'un contrat d'assurance, à savoir, la répartition des risques, car elle garantit chaque utilisateur contre l'aléa de la navigation ; d'autre part, un effet international très important, propre au commerce maritime, qui réside dans cette activité d'accompagnement et de prolongement du commerce extérieur, par la couverture des risques liés aux échanges de marchandises et, d'une manière plus générale, aux opérations nationales à l'extérieur.

Aussi bien est-il normal de constater que l'assurance maritime est en création permanente, tout comme est continue l'évolution de la structure des navires, et par là les modes de conditionnement de la marchandise à bord de ces navires, ou l'évolution du contexte politico-économique dans lequel s'effectue le commerce maritime depuis l'apparition de cette "force nouvelle", que constituent les pays du Tiers-Monde, représentés au sein de l'O.N.U. par le "Groupe des 77" (aujourd'hui près de 100).

Les assurances maritimes sont un des plus grands et des plus heureux encouragements qu'on ait jamais donnés au commerce. L'usage des assurances est sorti du sein même du commerce ; le génie des négociants l'a produit, et en a fait en même temps une branche fort riche de spéculations. La nécessité en fit naître l'idée, comme celle des lettres de change. L'industrie l'a développée, étendue et perfectionnée, chez tous les peuples commerçants et navigateurs.

Cette importance de l'assurance maritime fut traduite en ces termes par un "orateur du Gouvernement" (*), lors de la séance du 8 septembre 1807 :

"Le système des assurances a paru ; il a consulté les saisons, il a porté ses regards sur la mer ; il a interrogé ce terrible élément ; il en a jugé l'inconstance ; il en a pressenti les orages ; il a épié la politique ; il a reconnu les ports et les côtes des deux mondes ; il a tout soumis à des calculs savants, à des théories approximatives, et il a dit au commerçant habile, au navigateur intrépide : Certes, il y a des désastres sur lesquels l'humanité ne peut que gémir ; mais quant à votre fortune, allez, franchissez les mers, déployez votre activité et votre industrie : je me charge de vos risques..."

(*) cité par BOULAY-PATY in "Cours de droit commercial maritime" - 1822 - Titre X "des Assurances" T.III
page 234

Les polices d'assurance, et les lettres de change furent inconnues de l'ancienne jurisprudence romaine. C'est à la fin du Moyen-Age que l'assurance maritime s'est dégagée peu à peu du développement de la navigation et de ses périls, des nouvelles formes du commerce par mer et de l'augmentation des capitaux en jeu. Dès lors, il paraît nécessaire d'en rappeler brièvement l'historique.

Si l'origine de "l'avarie commune" se confond, dans la nuit des temps, avec l'apparition de l'aventure sur mer dans un but commercial et le risque qui lui est inhérent parce que chacun des participants, navigateur et commerçant, éprouvait le sentiment d'équité de le partager du fait que l'opération se réalisait à leur commun profit, il n'en est pas de même de l'assurance maritime. De longs siècles s'écouleront entre le début de la navigation et l'invention, puis la mise en ordre de notre institution.

A l'origine, le navigateur aidé de ses matelots part soit seul, soit accompagné du ou des marchands avec les marchandises qu'ils vont vendre ou troquer outre-mer, ou bien, porteurs de capitaux, vont acheter et revenir avec d'autres marchandises. Les opérations commerciales sont réalisées, par le commerçant pour son propre compte, après avoir payé le navigateur du prix de ses services. Ainsi, chacun a conservé, pour ce qui le concerne, c'est-à-dire le navire et les biens achetés, les aléas de la mer et les risques provenant de l'action des pillards à l'exception des sauvetages "à frais communs" dont nous venons de parler (Avarie Commune).

De cette exploitation économique aussi rudimentaire, un premier perfectionnement ne tardera pas à se manifester. En effet, le marchand, n'embarquant plus à bord du navire, va prêter de l'argent au navigateur. S'il n'a pas assez de fonds, il empruntera cette somme d'argent. Dans ce dernier cas, s'il y a eu prêt par un tiers au profit du capitaine ou du marchand, c'est le prêteur qui court les risques ; il apparaît alors normal que si la nef revient, non seulement l'emprunteur doit rembourser le prêt, mais encore que celui-ci soit grossi, augmenté d'une certaine somme pour compenser le risque qu'a couru le prêteur de ne jamais plus revoir ses capitaux. Tel est le "prêt à la grosse aventure", le "Nauticum Foenus", dont les Romains avaient su démonter le mécanisme.

Cette pratique avait pour effet, non pas de faire participer un tiers à une aventure, à laquelle il ne s'intéresse pas sur le plan commercial, mais d'évaluer en argent, de monayer le danger couru, d'avoir trouvé la contrepartie en espèces monétaires, du risque couru. Le risque a une valeur raisonnablement estimable, appréciable à prix d'argent.

Certes, nous sommes encore fort éloignés de l'assurance dont le but est de répartir la valeur en risque, celle exposée à l'aventure, entre des individus qui ne sont pas directement intéressés à celle-ci, afin que le poids du risque ainsi divisé soit plus léger pour chacun et singulièrement pour les participants actifs,

et ce sans qu'il soit besoin d'un quelconque versement préalable, caractéristiques essentielles de l'assurance. Mais, le prix de ce risque, de cet engagement avait été trouvé. Il fallut cependant attendre douze siècles pour qu'il devint ce que l'on allait appeler la prime ou coût de l'assurance, après l'analyse à Rome du "nauticum foenus".

En effet, l'origine de l'assurance est assez généralement attribuée soit aux Juifs, qui en furent, dit-on, les inventeurs lorsqu'ils furent chassés de France en 1121 par Philippe Auguste, et en 1321 par Philippe-Le-Long, soit aux Guelfes et aux Gibelins^(*). Quoiqu'il en soit, la forme actuelle du contrat d'assurance, et la manière d'entendre les pactes qu'il renferme, tiennent plus aux us et coutumes de la mer, qu'aux règles du droit civil.

Le texte le plus ancien qui soit connu, ayant uniquement pour objet la réglementation des assurances, est l'Ordonnance des Magistrats de BARCELONE du 21 novembre 1435, complétée par celles de 1436, de 1458 et de 1461, ces diverses ordonnances ayant été refondues dans celle de 1484.

(cf : Texte intégral de ces ordonnances in PARDESSUS -
Collection des Lois Maritimes - Tome IV -
Pages 493 et S.).

(*) Cf. BOULAY-PATY précité - Titre X - T^h.III, page 235

Seule la dernière de ces ordonnances a été incorporée à VALENCE au "Consulat de la Mer". Mais toutes démontrent une parfaite connaissance des règles essentielles de l'assurance, des dangers qu'elle peut présenter pour les assureurs, des fraudes auxquelles elles sont susceptibles de donner lieu.

Ainsi l'article 1er de l'Ordonnance de 1435 est particulièrement significatif :

"Pour extirper toutes les fraudes et dommages, discussions et débats qui pourront avoir lieu en ladite ville (Barcelone), à l'occasion d'assurances sur navires et autres bâtiments et sur marchandises, effets et biens et aussi pour l'avantage des assurés (ordonnent) : que dorénavant des navires ou autres biens qui n'appartiennent pas à des sujets du seigneur-roi, ou des prêts à la grosse faits sur ces navires ou bâtiments ne pourront en aucune façon être assurés à Barcelone ni en totalité, ni en partie".

Peu après, alors qu'il n'existait dans le royaume de France aucune ordonnance sur le sujet, un auteur inconnu rédigea à l'intention des marchands, "le guidon stile et usances des marchands qui mettent à la mer" (cf : texte in PARDESSUS - Tome II - page 376).

Sans employer la forme d'un texte légal qu'il n'était d'ailleurs pas, utilisant celle d'une relation, cet ouvrage rédigé au cours des dernières années du XVIème siècle, eut à Rouen, mais aussi dans toute la France et bien au-delà, une portée considérable. CLEIRAC puis VALIN, puis EMERIGON, célébrèrent ses mérites et en font, quant à l'assurance, "l'inspirateur" de la partie de l'Ordonnance de la Marine de Colbert (1681), consacrée aux assurances (livre III - titre IV).

"Le Guidon de la Mer", article 1er - chapitre 1er, définit ainsi le contrat d'assurance :

"L'assurance est un contrat par lequel on promet indemnité des choses qui sont transportées par mer, moyennant un prix convenu entre l'assuré, qui fait ou fait faire le transport, et l'assureur, qui prend le péril sur soi et se charge de l'évènement".

C'est aussi la doctrine de tous nos auteurs :
"Assecuratio est conventio de rebus tuto aliunde transferendis pro certo proemio, seu est aversio periculi", (cf : STYPMANNUS - part. 4 - cap. 7, n° 262 ; GROTIUS "de jure belli ac pacis" - lib. 2 - cap. 12 § 3 n° 8 ; LOCCENIUS, lib. 2 - cap. 5 ; ROCCUS "de Assecuratio nibus" not. 1 ; STRACHA : in introd., n° 46). Le mot "assecuratio" n'est pas latin, d'après STYPMANNUS, il signifie "securum facere". Par ailleurs, comme

l'observe EMERIGON, les mots "Aversio periculi", signifient que l'assureur se charge et prend pour lui-même, le péril que les choses courent sur la mer : "Aversio periculi ita dicta, quod aliquis alterius periculum in mari aversum it, aut in se recepit" (cf : dans le même sens LOCCENIUS : lib. 2, cap. 5, n° 1).

La légitimité du contrat d'assurance n'a point été contestée comme celle du "contrat à la grosse". Tous les auteurs reconnaissent que le contrat d'assurance est légitime, parce que les risques dont l'assureur se charge, s'estiment à prix d'argent : "quia periculum pecunia aestimatur" (cf : LOCCENIUS n° 3 ; STRACHA, in introd. n° 44 ; SANTERNA, part. 1 n° 1 ; TARGA, etc...).

Les Italiens distinguaient deux sortes d'assurances maritimes : l'assurance proprement dite, qui a pour objet le risque auquel la chose assurée est exposée, et l'assurance "par forme de gageure" ; ce qu'ils appelaient assurer "voto per pieno, per via di scommessa". Mais comme l'observe le Cardinal DE LUCA, cette dernière n'est pas une assurance véritable, elle n'en a que le nom (cf : DE LUCA, "de credito", disc. 111 - n°s 4 et 5). Il semblerait même, d'après les lois 63 et 129 ("de verb. oblig."), que cette espèce d'assurance n'était pas inconnue des Romains (si tel navire arrive dans tel port, je vous donnerai telle somme ; s'il n'arrive pas, vous me donnerez telle somme).

Mais encore faut-il que, dans ces sortes de contrats, l'assuré déclare expressément dans la police que l'assurance est faite par forme de gageure, c'est-à-dire qu'il fait une assurance sur une chose qu'il n'a pas réellement en risque (cf : BALDASSERONI - Tome 2 - pages 187 et 188).

Il n'est pas de notre propos d'étudier si de pareilles gageures sont licites. STRACHA dans son traité "de mercatura" (page 430), soutient que l'assurance par gageure est légitime. Mais la plupart des grandes nations maritimes ont pensé que l'appât du gain était capable de produire des perfidies qu'il importait de prévenir (celles-ci pouvant peut-être même aller jusqu'à souhaiter la perte d'un vaisseau). C'est pourquoi elles ont prohibé les assurances par gageure.

Elles ont été prohibées par le "Règlement d'Amsterdam" ; elles furent défendues en Angleterre par un statut de George II, d'après BLACKSTONE, Tome 3, chap. 30. Elles ont été prohibées en France par "l'Ordonnance de la Marine" (1681) ; et le Code de Commerce ne connaît également que l'assurance proprement dite, laquelle ne saurait subsister, si l'assuré n'expose rien aux hasards de la mer.

Le Code de Commerce ne pouvait être plus indulgent que le Code Civil, qui interdit toute espèce de gageure, en refusant toute action en justice pour les paris ou pour les dettes du jeu, à moins que le pari ne soit modéré et n'ait pour objet un jeu d'exercice.

L'aléa est de l'essence même de l'assurance, et forme le principal fondement de ce contrat, ce principe ne reçoit aucune exception.

"Pour rendre le contrat d'assurance parfait, observe EMERIGON, il faut non seulement qu'il y ait une matière qui en soit l'objet, mais encore que cette matière soit exposée aux risques de la mer, et qu'elle s'y trouve exposée lors du sinistre même, ou du moins il faut que le sort en soit ignoré lors de la signature de la police ; car le péril est présumé tel qu'on le croit : Periculum censetur tale, quale bona fide aestimatur.

S'il n'y a ni risque putatif, ni risque affectif, il n'y a point d'assurance ; en un mot, la perte ou le dommage, "considérés dans l'incertitude des événements, sont la matière de ce contrat".

Cet oracle de la Jurisprudence maritime cite MARQUADUS, DE LUCA, LESSIUS, DUMOULIN, PEREZIUS, etc... (cf : EMERIGON - Tome 1er - page 7).

Trois éléments sont donc essentiels pour parfaire le contrat d'assurance :

- une chose assurée ;
- des risques - aléas - auxquels cette chose soit exposée, et dont l'assureur se charge ;
- une prime d'assurance.

Il apparaît dès cette époque, qu'une différence de nature fondamentale sépare le "prêt à la grosse" du contrat d'assurance. Dans le premier, le prêteur est chargé des risques maritimes, et dans le second, c'est l'assureur qui est garant de ces risques. Dans l'un le profit, dans l'autre la prime, sont le prix des risques maritimes, qui sont supportés d'après les mêmes principes. Dans le prêt à la grosse, le prêteur fournit réellement une certaine somme alors que l'assureur ne prête rien.

"Les lois romaines, observe VALIN, comprises sous les titres de "trajectitia pecunia", et "de nautico foenore", sont applicables au contrat de prêt à la grosse, puisque tous deux dérivent du même principe, et ont pour base le péril que prennent respectivement sur eux l'assureur et le prêteur. Aussi la glose sur la loi nihil interest 4 (cf : nautico foenore) a-t-elle adapté cette loi au contrat d'assurance, et DUMOULIN (cf : "DE USURIS" n°s 93 et 97) s'y est conformé, après avoir établi la différence qu'il y a entre l'assurance et la gageure". (cf : VALIN "Prolégomènes du titre 6 de l'ORDONNANCE")".

Ce bref historique aura permis de rappeler que le contrat d'assurance est indissociable de deux autres types de contrats : le contrat de vente et le contrat de transport. Ces trois contrats sont nécessaires pour rendre parfaite une transaction internationale ayant pour objet le transfert de marchandises d'un pays à un autre. Le contrat de vente et le contrat d'assurance sont étroitement liés, du fait que les parties décident entre elles s'il doit revenir au vendeur ou à l'acheteur d'assurer les marchandises. En vertu du contrat de transport, le transporteur assume, au regard des marchandises, une certaine responsabilité fondée sur des conventions internationales distinctes selon chaque mode de transport. Comme le transport par mer joue un rôle prédominant dans le commerce international, il est particulièrement important d'étudier comment le régime de la responsabilité dans les transports maritimes fonctionne et quels seront les effets des changements qui pourront y être apportés. Ces changements seront la conséquence, soit de l'évolution des techniques du transport, (apparition des navires porte-conteneurs - des navires rouliers - des navires porte-barges - des transports combinés, par exemple), soit le fruit d'une lente maturation de nouvelles philosophies politico-économiques (suprématie des grands Etats de l'Europe occidentale et décolonisation). Jusqu'à une époque récente, le Comité Maritime International (C.M.I.) exprimait la suprématie européenne. Aujourd'hui, ce rôle lui est contesté, il n'a pas l'audience des Etats afro-asiatiques, aussi doit-il soit composer soit se réformer de façon radicale.

Qui plus est, le commerce international a longtemps été libre. C'était à ce point vrai que l'on avait hésité à lier les armateurs par une Convention aussi anodine que l'étaient "les Règles de la Haye", et qu'on avait dû leur donner la forme rassurante d'un "gentlemen's agreement". Cette liberté disparaît peu à peu. Les accords de trafic menacent les chargeurs et les contingentements menacent les nations d'armateurs.

Les conséquences de ces deux facteurs d'évolution sont telles sur le plan du Droit, que l'on peut craindre d'assister à un déclin du droit maritime, particulariste, au profit d'un nouveau droit hybride, sorte de "creuset" des droits des transports terrestres-ferroviaires - aériens et maritimes.

Cependant, et nous reprendrons ici les propres termes du Doyen R. RODIERE : "ce qui est notable dans le cadre des techniques nouvelles, c'est que le droit international y précèdera le droit national. Le droit y retrouve un élan perdu en se forgeant directement à l'échelle internationale, sinon mondiale, comme l'avait fait le "jus mundinarum" ou la "lex mercatoria". L'avantage est que si l'on réussit à établir d'abord une loi internationale, le travail d'unification ne rencontre pas l'obstacle des amours-propres nationaux, et la résistance des divers systèmes juridiques à céder sur tel ou tel point à l'influence étrangère".

Ainsi la conteneurisation a apporté une véritable révolution dans la technique des transports et même dans la structure du commerce des armateurs.

La révolution technique est indéniable ; la modification dans les habitudes des armateurs est considérable ; l'intérêt économique de l'opération qui commence à être mesurée est immense. Mais les conteneurs posent ils des problèmes juridiques nouveaux ? Les auteurs ne sont pas tous unanimes sur ce point. (Ainsi, le Professeur R. RODIERE le conteste). Nous consacrerons ultérieurement des développements particuliers à ce débat.

Finalement, les problèmes, si toutefois ils existent, prennent une dimension réellement importante avec l'apparition de la pluralité des modes de locomotion et par conséquent le transport combiné, qui marque ainsi la fin de la rupture de charge en un point de transit.

La grande difficulté apparue avec les transports combinés, tient à ce que l'indépendance des transporteurs successifs conduit à la nécessité de localiser le tronçon sur lequel le dommage s'est produit, faute de quoi l'ayant-droit ne peut que recourir contre le dernier transporteur et selon les cas le régime juridique auquel est soumis celui-ci peut-être défavorable à l'ayant-droit (conditions de mise en jeu de la responsabilité ; importance de la réparation, etc...).

Le dernier transporteur pouvant être insolvable, deux procédés permettent aujourd'hui de pallier cet inconvénient :

- 1/ Le premier est un procédé original du droit français. Il consiste à ne tenir pour responsable, qu'une seule personne : le commissionnaire de transport.
- 2/ Le second consiste à faire voyager la marchandise, d'un bout à l'autre, sous un titre unique, du type "connaissance direct".

Différents projets de Conventions internationales, que nous nous proposons d'étudier (les projets de Tokyo et de Rome, etc...), ont tenté d'utiliser ces deux procédés en les combinant et en les améliorant. Le dernier projet en date, la "Convention T.C.M.", a recueilli l'héritage des Conventions terrestres. Elle a été marquée par l'influence de la C.I.M. et de la C.M.R. Un net abandon des traditions maritimes apparaît dans ce projet de convention préparé par divers organismes parmi lesquels, malheureusement, le C.M.I., n'a pas su jouer un rôle prépondérant.

En effet, si pendant longtemps le Comité Maritime International fut l'organe unique d'élaboration des Conventions internationales de Droit privé maritime, un autre organisme concurrence le C.M.I. sur son propre terrain : la Commission des Nations Unies pour le Développement du Droit Commercial International (C.N.U.D.C.I.).

Cet effort déployé par l'Organisation des Nations Unies pour parvenir à créer un organisme capable d'élaborer des conventions internationales en matière de transport maritime ne manque pas d'intérêt. Car il s'agit en fait d'une manoeuvre d'origine politico-économique, appuyée par les pays du Tiers-Monde.

Dès 1946, l'O.N.U. décida de créer une Commission temporaire des transports et communications (16 février 1946). Cet organisme devait avoir une compétence générale, alors que le C.M.I. et les conférences diplomatiques de Bruxelles ne s'occupaient que d'unifier le droit privé.

Une conférence réunie en février 1948 aboutit à la signature de l'acte créant l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (O.M.C.I.). Le but de cette organisation était triple :

- Elle devait s'occuper des rapports entre les gouvernements et non des activités privées ;
- Elle devait étudier les questions d'aspect technique, et non de l'exploitation des navires;
- Enfin, son activité fondamentale devait s'exercer dans le domaine de la sécurité en mer, pour laquelle elle a été dotée d'une compétence particulière propre.

En réalité l'O.M.C.I. a débordé ce cadre d'activité en révisant la Convention de 1957 sur la responsabilité des propriétaires de navires, dont les imperfections sont apparues lors de l'élaboration de la Convention de 1969 sur la réparation des dommages causés par pollution, et en adoptant une nouvelle Convention en 1974.

Ces débordements inévitables ont été favorisés par la création, en 1967, d'un comité juridique de l'O.M.C.I. Cette création, d'ailleurs appuyée par la France, était contraire à l'esprit initial de l'institution. Nous pouvons rappeler ici qu'un projet, préparé par le C.M.I. à Tokyo, ayant pour but de faire disparaître les défauts d'harmonie entre les Conventions de 1961 (en matière de transport de passagers) et de 1967 (bagages), a été soumis au comité juridique de l'O.M.C.I., et a abouti à la Convention d'Athènes de 1974.

Mais plus encore que l'O.M.C.I., la C.N.U.D.C.I. a supplanté le C.M.I. sur son "domaine réservé". Il s'agit d'un organe de l'Assemblée Générale de l'O.N.U. Elle fut créée pour atteindre un certain nombre d'objectifs, dont le sixième principe général énonce :

"le commerce international est l'un des
"facteurs les plus importants du développement
"économique".

Le souci de ne pas entraver ces développements, conduisait à mettre en cause un certain nombre de pratiques législatives des pays dits développés. Pour réaliser cet objectif, la C.N.U.C.E.D. a proposé de créer une Commission Spécialisée : la C.N.U.D.C.I.

La composition de cette Commission est très significative de la philosophie politico-économique qui l'inspire : sept Etats Africains ; cinq Etats d'Asie ; neuf Etats pour l'Europe Orientale ; cinq Etats pour l'Amérique Latine ; huit Etats pour l'Europe Occidentale et les autres Etats (non socialistes et développés). Ce qui fait dix sept sièges sur trente quatre pour les pays en voie de développement, sans compter les pays socialistes !

Au nombre des principes généraux qui régissent l'activité de la C.N.U.C.E.D., figurent ceux-ci :

"la décolonisation... est une condition nécessaire du développement économique",

et :

"il ne doit exister aucune discrimination fondée sur les différences entre systèmes socio-économiques",

ce qui conduit au principe numéro huit de la "discrimination compensatrice", les pays développés devant compenser par leurs abandons le handicap dont souffrent les pays non développés.

Illustration brillante de l'activité déployée par la C.N.U.D.C.I. : lors de sa deuxième session, cette nouvelle Commission décida de s'attaquer aux problèmes maritimes, avec pour premier objectif la révision des "Règles de la Haye". Un nouvel ordre économique, concrétisé par une nouvelle répartition des responsabilités, devait apparaître dans les différents projets de texte dont le dernier vient d'être adopté à Hambourg (mars 1978)..

A cet égard, il convient de remarquer que la création de la Commission des transports maritimes de la C.N.U.C.E.D., comme celle du groupe de travail de la C.N.U.D.C.I., représentent une victoire sur l'O.M.C.I. La C.N.U.D.C.I., répétons-le, n'est pas une institution autonome et spécialisée comme l'est l'O.M.C.I. C'est un organisme permanent approprié à l'examen des mesures touchant le développement du droit commercial international et directement rattaché à l'Assemblée Générale de l'O.N.U. En effet, l'O.M.C.I. a été accusée, par les pays en voie de développement, d'être encore trop inféodée aux pays de tradition maritime. Nous devons d'ailleurs reconnaître que ceux-ci n'ont pas toujours permis à l'O.M.C.I. de s'immiscer dans leur politique maritime économique.

Compromis entre deux tendances politiques nettement marquées, un nouveau droit privé maritime apparaît. Or, si l'importance du rôle joué par l'assurance des facultés n'avait jamais été contestée, à présent, nous sommes en droit de nous demander si un terme ne sera pas mis à cette pérennité. En effet, avec les techniques

nouvelles de transport maritime, les risques traditionnels disparaissent et simultanément, l'équilibre difficilement acquis, des risques mis à la charge des armateurs et des chargeurs, tend à disparaître au profit d'une responsabilité "pseudo-objective" tout-à-fait contraire à l'esprit du droit maritime.

Nous nous proposons donc d'étudier dans une première partie, les aspects matériels (techniques nouvelles de transports) et politico-économiques, (les objectifs du Tiers-Monde), du cadre général dans lequel tend, désormais, à s'exercer le marché de l'assurance des facultés maritimes, et dans une seconde partie, nous verrons les moyens juridiques mis en oeuvre pour répondre à ces besoins nouveaux.

PREMIERE PARTIE

L'APPARITION DE NOUVEAUX MOYENS
DE TRANSPORT MARITIME
ET LEUR INFLUENCE SUR LES "FACULTES"

Il convient d'admettre ici que ce sont moins les "qualités", les types de marchandises transportées par voie maritime, plutôt que les conditions dans lesquelles celles-ci sont conditionnées et acheminées d'un port de chargement à un port de déchargement, qui retiendront notre attention tout au long des développements ultérieurs. En effet, de nouveaux moyens de transport sont apparus depuis une ou deux décennies en matière maritime, et si les techniques nouvelles apportent des avantages économiques et pratiques évidents, simultanément apparaissent des risques jusqu'à présent inconnus des assureurs.

Dans un article intitulé : "De la palettisation au porte-barges", la revue "Distribution"⁽¹⁾ donne un aperçu de ces progrès, réalisés pour réduire les délais d'escale. Ainsi les techniciens ont pu concevoir des navires dotés de larges ouvertures latérales (pour les palettes, manutentionnées par chariots élévateurs), supérieures par panneaux (pour les conteneurs manutentionnés par portique de quai, ou plus rarement de bord), arrière et avant (pour le fret roulant manutentionné par tracteurs de chantier). Ces trois techniques, de pratique courante aujourd'hui, se nomment respectivement : palettisation, conteneurisation, roulage. Depuis environ cinq ans, une nouvelle méthode complète cet éventail : le navire porte-barges. Il s'agit d'un navire à double-coque embarquant et débarquant, au moyen de son propre portique de manutention, une cargaison composée par exemple de 72 barges fluviales de 500 tonnes. Ces quatre systèmes ont pu, dans certains cas, ramener le temps de manutention à 1/10^e de ce qu'il était autrefois. Ainsi, on peut estimer qu'un navire porte-conteneurs se charge et se décharge à une cadence de près de 1500 à 2000 tonnes

/...

(1) "Distribution", mai 1974, page 51 : "De la palettisation au porte-barges".

tonnes par heure. De même, un porte-conteneurs exploité sur l'Atlantique Nord effectue une rotation complète en 28 jours environ, sur lesquels seulement 8 jours sont passés à quai.

Nous nous attacherons donc à rechercher, d'une part, les problèmes posés par les transports de barges et les navires rouliers, techniques très particulières se rapprochant sur certains points du transport de conteneurs, chronologiquement le plus ancien, mais qui continue à poser bien des problèmes, c'est pourquoi nous lui consacrerons, d'autre part, un développement particulier.

Conséquences de ces questions de pure technique, de nouvelles notions ont vu le jour, tel le "transport combiné ou multimodal", véritable révolution en matière de transport, s'agissant, dans cette hypothèse, d'une tentative d'unification de la législation, dès lors que la marchandise est acheminée par différents moyens de transport (route, fer, mer, air). En outre, la "dynamique" de cette matière en pleine évolution ne se limite pas à ces questions "technico-juridiques" car, depuis peu, les "pays en voie de développement", par leur porte-parole, - "le groupe des 77", - exercent une très forte pression sur les pays traditionnellement armateurs et assureurs, afin de pouvoir étoffer ou même créer leur propre marché de l'assurance. Argumentation politique, certes, mais dont les origines se situent dans la prise de conscience, à l'occasion de débats techniques d'un potentiel de source de revenus non exploité.

*

* *

*

CHAPITRE I

PROBLEMES POSES PAR
LES TECHNIQUES NOUVELLES

Section I † Les Barges⁽²⁾

Quoi de plus difficile à résoudre, à l'heure même où le porte-barges s'apprête à devenir le phénomène le plus marquant du siècle en matière de transport maritime, que les problèmes juridiques posés par son utilisation ?

Bien plus que le porte-conteneurs, le porte-barges introduit des notions totalement nouvelles. Le premier du genre est "L'ACADIA-FOREST" américain qui assure les liaisons entre les U.S.A. et l'EUROPE, puis "L'ATLANTIC-FOREST". Grâce à ce système qui diminue considérablement les coûts de transports et réduit à peu la manutention (par là, il se rapproche des conteneurs), les économies réalisées compensent rapidement les frais engagés. Et l'exploitation, bien sûr, s'orne de bénéfices en proportion.

Cependant, les problèmes de droit posés par ce nouveau procédé de transport maritime sont aussi multiples que divers : celui qui nous retient ici est le problème de responsabilité (séparation entre le transport maritime et fluvial).

Depuis peu, une nouvelle catégorie de barges a vu le jour (fin 1976) : "L'ARAB FALCON" et son sister ship "L'ARAB-HAWK" qui transportent entre Fos et Yenbo (Arabie Séoudite) 261 remorques de camions chacune.

(2) Aux U.S.A. : Une proposition de loi qui date d'avril 1971 a été déposée afin de faciliter le trafic par porte-barges par les compagnies opérant sous pavillon américain (U.S.A.) dans les eaux étrangères. Ce privilège qui exigerait une modification du "JONES-ACT" ne serait accordé que sous réserve de réciprocité.

N'étant pas automotrices, ces barges sont remorquées ;
là, encore, des problèmes tout-à-fait nouveaux se
présentent qu'il conviendra de tenter de résoudre.

Quel est le statut juridique de ces barges ?
Et, par suite, quelles en sont les conséquences sur
l'assurance des marchandises qu'elles transportent ?
Telles sont les questions qui se posent aujourd'hui.

§ I - Recherche d'un statut juridique des barges

A/ - Eléments de recherche :

Lorsque l'on veut connaître la "qualité" d'un
engin flottant et savoir si la définition du navire⁽³⁾
lui est applicable, force est d'effectuer une démarche
par analogie car le code de commerce et les textes récents
portant réforme du droit maritime ne donnent aucune défini-
tion du navire. Il en est ainsi :

- du code de commerce, livre II ;
- de la loi N° 65.956 du 12 novembre 1965 sur la
responsabilité civile des exploitants de navires
nucléaires et son décret d'application du 19 juin
1969 ;
- de la loi N° 66.420 du 18 juin 1966 sur les contrats
d'affrètement et de transports maritimes ;
- de la loi N° 67-5 du 3 janvier 1967 sur le statut
des navires et autres bâtiments de mer ;
- de la loi N° 67.522 du 3 juillet 1967 sur les
assurances maritimes ;
- de la loi N° 67.542 du 7 juillet 1967 sur les
événements de mer.

(3) On se reportera avec grand profit à l'ouvrage du
Professeur E. du PONTAVICE : "Le Statut du Navire" -
Sirey - 1976

C'est pourquoi il est de tradition de se reporter aux éléments d'information fournis par les textes ci-dessus, mais aussi par d'autres textes tels :

- l'article 4 de l'arrêté du 27 juin 1951 réglementant le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes, qui déclare :
"on entend

- . par "NAVIRE" tout moyen de transport flottant employé normalement à la navigation maritime et soumis par elle-même aux règlements de cette navigation ;
- . par "BATEAU" tout moyen de transport flottant qui n'est pas employé normalement à la navigation maritime Cette dénomination comprend en particulier les moyens de transport flottants employés pour la navigation intérieure ;
- . les "ENGINS DE SERVITUDE FLOTTANTS" employés dans les ports seront considérés comme des navires ou des bateaux suivant leur affectation spéciale".

Des références précieuses seront également fournies par les règlements de l'Administration des Affaires Maritimes, de l'Administration des Douanes, etc...

B/ - Essai de définition :

Le navire porte-barges est l'image parfaite du transport porte-à-porte par eau. La plupart de ces navires sont construits pour des armements américains, d'ailleurs un terminal leur a été construit à San-Francisco.

Or, jusqu'en 1970⁽⁴⁾ le régime juridique à appliquer à ce transport n'avait pas fait l'objet de recherches. Pourtant, combinant deux modes de déplacement, un déplacement maritime et un déplacement fluvial, le problème reste posé dans son intégralité de savoir quel régime juridique doit régir un tel transport.

Force est de constater le mutisme de la législation actuelle sur ce point, alors que certaines dispositions ponctuelles sont prévues concernant les transports mixtes : fer/mer - fer/air - route/fer (C.I.M., Convention de Varsovie, C.M.R.).

Certes, il est possible de prétendre que la Convention de Bruxelles (pour les transports maritimes internationaux) et les lois internes (pour les transports maritimes et fluviaux) possèdent des dispositions impératives, mais cette contrainte, née de la législation, possède sa propre limite. C'est pourquoi, lorsqu'une situation précise n'a pas été prévue par la réglementation en vigueur, la liberté des parties, l'autonomie de leur volonté peut avantageusement pallier cette carence. L'exemple nous est donné par le contrat de poussage des barges sur le Rhin, entre Central-Gulf et la Compagnie Française de Navigation Rhénane (C.F.N.R.).

Mais le droit ne s'accommode pas d'a priori hâtifs, c'est pourquoi il devient nécessaire de se poser la question de savoir si la législation maritime actuelle peut s'appliquer ou non à ce moyen de transport : le navire chargé aux U.S.A. traverse l'Atlantique et ce déplacement peut être qualifié de maritime ; puis, sur la côte européenne, les barges poursuivent leur trajet, par voie fluviale, jusqu'au point de destination finale.

(4) Cf.: journées d'études de l'I.D.I.T. : 16 octobre 1970
et J.M.M. 1977, page 1842 sur "La notion de navire de mer".

La question présente donc un double aspect : quelle est la nature juridique de la barge d'une part et, d'autre part, doit-on scinder le déplacement maritime du déplacement fluvial ou, au contraire, doit-on, par une sorte de fiction, considérer qu'il s'agit d'un seul et même transport maritime, dans la mesure où le trajet fluvial ne serait que le prolongement du premier ? Nous envisagerons cette question à travers les interprétations "stricto-sensu" et exégétique qui ont pu être faites des textes.

1/ - La distinction des deux phases du transport relève de l'interprétation stricto-sensu des textes :

Le Professeur MERCADAL pose la question en ces termes : les barges sont-elles de simples colis, sortes de conteneurs ou, au contraire, sont-elles un élément, un accessoire du navire ?

Selon une interprétation stricte des termes, un "accessoire" est un élément nécessaire à la navigation du navire. Or, vouloir assimiler la barge à la classification d'agrès et apparaux serait certainement taxé de détournement de la loi, car la fonction même de cet engin est commerciale. C'est ainsi qu'on pourrait en déduire que la barge, pendant le trajet maritime, est une unité de charge.

Dès lors, la barge, tout comme la marchandise, fait l'objet d'un contrat de transport et les règles du droit maritime s'appliqueront.

Si l'on perçoit ici la nécessité de faire jouer les règles de transports maritimes, reste à déterminer le moment de la prise en charge des barges par le transporteur qui fixera le point de départ de ce contrat. Le "moment" peut être, soit l'embarquement de la barge, soit celui du chargement sur la barge. Selon la loi française, ce sera au plus tard au moment de l'embarquement. Notons ici une décision américaine "The Yoro" 1952, A.M.C. 1094, qui a appliqué le régime de responsabilité du transporteur maritime dès le chargement sur allèges. Dans le contrat entre la Central Gulf et la C.F.N.R., la prise en charge est faite au moment du chargement de la barge. Cette solution pragmatique tire son avantage du fait que le transport commence effectivement avec le chargement de la barge. En conséquence, le document justifiant ce contrat est un connaissance.

Cependant, si cette construction juridique paraît satisfaisante, bien des problèmes se posent car on est amené à dissocier le trajet maritime du trajet fluvial, dès lors que la barge est considérée comme une unité de charge. Ce faisant, la conséquence est grave d'implication car la convention au voyage seule pourra s'appliquer. Qui plus est, les règles du droit maritime concernant la vente, l'hypothèque, la nationalité, les avaries communes ne pourront pas être étendues à ce genre de transport.

C'est pourquoi une seconde solution a été proposée, celle de considérer la barge (et son contenu) comme un accessoire du navire.

2/ - La barge, accessoire du navire : interprétation exégétique des textes :

Lors de cette même réunion⁽⁵⁾, le Professeur du PONTAVICE développe cette théorie au nom de la commission maritime. Pour étayer une telle argumentation le sens "d'accessoire" du navire doit être élargi car, aujourd'hui, il ne s'agit pas seulement d'instruments liés à l'exploitation du navire mais de tout appareil asservi à son exploitation commerciale. Or, dans ce cas, les barges contribuent pleinement à la finalité commerciale de ce navire spécialement conçu pour les recevoir et les transporter, tout comme, selon l'exemple cité par le rapporteur de la commission maritime, l'hydravion embarqué sur un navire pour faciliter les échanges entre le navire en mer et les armateurs à terre. Il s'agit peut-être d'une fiction, mais cette fiction rejoint de manière très étroite la réalité. C'est donc la notion d'exploitation commerciale qui donne toute sa raison d'être à la barge et au navire, qui par là même sont étroitement liés.

Les conséquences de cette interprétation sont importantes car le régime juridique de la barge sera le même que celui du navire (avaries communes, responsabilité, hypothèque, vente, etc...). De plus, l'unité du contrat de transport sera préservée et son caractère sera maritime.

Cette seconde conséquence mérite que l'on s'y attarde quelque peu. En effet, lors du trajet fluvial la barge sera toujours considérée comme un accessoire du navire-mère, comme si celui-ci remontait lui-même le fleuve. Dès lors, les règles du droit maritime

(5) Cf.: Supra (4)

s'appliqueront et le transporteur pourra bénéficier des exonérations de responsabilité prévues par les textes. Cette solution a été retenue par la Central-Gulf, car le contrat qui la lie à la CFNR prévoit que la responsabilité du transporteur maritime commence avec le chargement de la barge et la signature du connaissement de celle-ci. Il s'agit donc bien d'un connaissement embarqué sur la barge, le propriétaire du navire restant responsable de la barge sur le fleuve.

En outre, le déplacement fluvial se faisant par poussage. Quid de la qualification de cette opération ? les barges ne nécessitant aucun personnel embarqué, y a-t-il assimilation du contrat de poussage au contrat de transport, dont l'objet est à la fois la barge et la cargaison ?

Cette thèse est soutenue par le professeur R. RODIERE, suivi en cela par la jurisprudence(6). Mais les circonstances de l'espèce étaient différentes, car il n'y avait pas de trajet maritime préliminaire. C'est pourquoi, il faut admettre qu'il s'agit d'une prestation de service rendue par le pousseur, préservant ainsi l'unité du contrat de transport maritime. Cependant, ceci peut avoir quelque chose de choquant dans la mesure où, en matière de transport fluvial, les clauses d'irresponsabilité du transporteur, en cas d'avarie ou de perte de choses transportées, sont interdites en France par la loi RABIER. Donc, on serait amené à considérer deux hypothèses : d'une part, les transports par barges sur voies fluviales (après un transport maritime) qui bénéficieraient de certaines exonérations de responsabilité et, d'autre part, les autres transports fluviaux pour lesquels la loi RABIER demeure d'application stricte.

(6) T.G.I. BETHUNE : 30 mai 1969 - D.M.F. 1970, page 84

Le Professeur R. RODIERE propose en conséquence une solution qui consisterait à émettre un connaissance direct portant sur l'ensemble : barge et marchandises. Ce système simplifierait certainement la tâche et aurait l'avantage de la simplicité. Cette simplicité a, d'ailleurs, été la règle pour les américains, lorsqu'un contentieux fut porté devant une Cour de District⁽⁷⁾. Il s'agissait d'un accident survenu dans un sas d'écluse en R.F.A. : une barge de "L'ACADIA-FOREST" enfonça la porte d'écluse et coula.

La Cour se prononça en ces termes : la loi ("The Carriage of Goods by Sea Act") définit le navire comme tout "bâtiment utilisé pour le transport de marchandises par mer". Dans un premier temps, on a exclu les barges de cette définition. Cependant, la Cour d'Appel relève que les "développements" récents, relatifs à la technique maritime, avaient créé un moyen de transport non prévu par "L'ACT", lorsqu'il fut adopté comme Loi nationale aux U.S.A., et elle admit en conséquence qu'une "LASH BARGE" est un navire tel que décrit par "L'ACT", lorsqu'il participe à un commerce avec l'étranger, alors même qu'il est désigné pour être transporté par le navire-mère et seulement utilisé comme une embarcation indépendante pour transporter les marchandises en un lieu plus éloigné que le port d'arrivée du voyage principal".

Solution radicale, certes, mais que les juristes français admettent difficilement. C'est pourquoi, il faut reconnaître qu'un statut spécial, édicté par un texte spécial, devrait régir la matière.

(7) Cf. : Revue "Fair-Play" 28 th.X.1976, p. 32 "United State appeal Court Ruling on, définition of LASH BARGE - American Maritime cases - 1976 - 2178.

"Fair-Play" 21 st.VII.1977, p. 32 "All you need to know About LASH Barges and Kangaroos".

et "J.M.M." 1977, p. 1842 "La notion de navires de mer".

Ayant défini le cadre juridique des barges et des marchandises qu'elles transportent, nous pouvons aborder le problème de leur assurance.

§ II - L'assurance facultés des transports
par barges

Comme la responsabilité, les assurances seront régies par les règles du droit maritime. Encore faut-il préciser l'étendue des risques couverts par ce contrat d'assurance : les barges seront-elles incluses dans l'assurance corps du navire ? Considérées comme un accessoire du navire, il serait possible de penser que les "LASH" seraient comprises dans cette assurance corps. Cependant, il s'agit bien ici d'accessoires nécessaires à l'exploitation commerciale du navire et non d'accessoires nécessaires à sa navigation. Dès lors, nous pensons qu'il doit être possible d'assurer séparément la barge et le navire.

En ce qui concerne le transport fluvial, un problème se pose, qui sera vite résolu, car nous avons prétendu que ce trajet sur voie d'eau intérieure n'était que le complément du trajet maritime. Cet argument est, d'ailleurs, conforté par l'article 53 de la loi du 3 juillet 1967, selon lequel les règles de l'assurance maritime sont applicables au déplacement fluvial, s'il s'agit d'une phase du transport. Ceci plaide, s'il le fallait encore, en faveur de la thèse qui soutient l'unité de contrat de transport maritime de bout en bout, fonction même des navires porte-barges.

Mais alors, et sans vouloir déflorer ce sujet dont nous réservons les développements à l'étude des conteneurs, nous pouvons nous poser la question suivante : s'agissant de connaissances directs et embarqués, s'il y est seulement fait mention d'une barge, la limitation d'indemnisation due par le transporteur sera-t-elle d'un colis entendu comme une barge et son contenu ? Car, en transposant les règles qui régissent la matière pour les conteneurs, il faut, pour obtenir une indemnisation plus proche de la réalité, mentionner non seulement la barge, mais aussi le nombre ou le poids des colis ainsi transportés.

Confronté à ces nouveaux problèmes, l'assureur maritime est circonspect. Un rapport des commissaires d'avaries des U.S.A. fait ressortir un accroissement des risques résultant de l'expansion rapide des systèmes intermodaux de barges dans le "Mid-Américain"(8).

Le grand sujet d'intérêt pour l'assureur demeure celui du champ de la responsabilité pour la matière des transports par barges. A l'heure actuelle, on constate plusieurs exemples d'industriels s'engageant dans le système d'armement de barges, qui ont très peu ou pas du tout d'expérience en ce qui concerne la préparation ou l'arrimage des barges. Cette pratique était utilisée au début pour le transport intérieur des marchandises qui nécessitaient peu de manutention spécialisée. Le rapport des commissaires fait apparaître que les "armateurs" doivent être conscients de l'extension de leur responsabilité en matière de sécurité, d'encombrement et de calage quand la marchandise est transportée selon les règles du transport maritime.

(8) Cf.: Revue "FAIR-PLAY" - 17th July 1975, p. 51, "Expanding barge systems increase insurers' risks (Report fort U.S. overage adjusters outlines areas of increased risk with rapidly expanding Mid-American intermodal barge transportation systems)."

De plus, lorsque pour des raisons de contrainte économique, le transporteur doit transférer les barges de son propre navire sur un plus petit navire (afin d'achever le trajet intérieur), les risques résultant de cette manutention supplémentaire sont plus importants. L'assureur doit en tenir compte.

A ce point de nos réflexions, il nous paraît intéressant de rechercher à partir d'exemples pratiques l'existence ou l'inexistence de risques propres à ce mode de transport. Et pour cela, notre démarche sera guidée par l'expérience très récente de la mise en service de nouvelles barges entre Fos et Yenbo : "L'ARAB-FALCON" et "L'ARAB-HAWK". Bien que très spécialisées, ces barges cumulent toutes les hypothèses de situations face auxquelles l'assureur maritime risque d'être confronté : mouille, humidité, déplacement de la cargaison, etc...

Les nouvelles barges trans-méditerranéennes
"ARAB-FALCON" et "ARAB-HAWK" posent de nombreux
problèmes aux assureurs(9)

"L'ARAB-FALCON" est une barge de 127 mètres sur 32 mètres, d'un tirant d'air de 15 mètres en pleine charge. Elle possède trois ponts bien protégés à l'avant, légèrement sur les côtés, complètement ouverts à l'arrière.

Sans équipage propre, elle est remorquée par un remorqueur puissant (9.000 ch. I.H.P.), dont l'armement en personnel, suffisant pour manoeuvrer la barge lors des manoeuvres de port, est responsable à la fois de la barge et du remorqueur.

(9) Cf.: "LLOYD'S LIST" du 8 octobre 1976 : "Les assureurs sont prudents face aux nouveaux risques engendrés par les barges". By Antony BROWN.

Il est prévu qu'elle puisse assurer le transport de 266 remorques routières entre Fos et Yenbo, par rotations continues de 25 jours, les opérations d'embarquement et de débarquement prenant chacune douze heures.

Au cours de son transit, elle rencontre deux passages délicats : le franchissement du Canal de Suez et le chenalage du port de Yenbo.

*
* *
*

Le principal avantage de ce service par rapport aux autres opérations est que l'E.A.S.T. (Europ Arab Sea Trailer Lines), par ses agents, peut garantir une livraison de porte-à-porte, de n'importe où en Europe à n'importe quel endroit en Arabie-Saoudite. Mais, simultanément, ces nouveaux moyens de transport pourraient bien présenter des problèmes pour les assureurs "facultés" qui pourraient, en conséquence de ce trafic, se trouver en face de la plus grande concentration de valeur sur un seul vaisseau jamais vue en Méditerranée, où les conditions météorologiques peuvent souvent être sévères. En corollaire, il convient de noter les problèmes qui naîtraient en cas de sauvetage de la cargaison en mer, après échouement, par exemple. Comment débarquer les camions sans mât de charge ?

Nous procéderons donc à la recherche de cette appréciation des risques, en étudiant, d'une part, les "risques secondaires" et, d'autre part "les risques principaux".

§ I - Risques secondaires

Cette catégorie de risques concerne plus spécialement les opérations de conditionnement des remorques avant le trajet maritime, auxquelles viennent s'adjoindre les risques d'incendie.

A/ - Les opérations de conditionnement en vue du transport maritime sont : la manutention et l'arrimage.

1/ - la manutention effectuée par des tracteurs qui ne sont pas embarqués consiste à répartir les remorques sur les trois ponts, en utilisant deux rampes d'accès : l'une fixe et l'autre mobile. A ce stade, aucun risque particulier n'apparaît ;

2/ - il en est de même pour l'arrimage à bord qui semble bien adapté aux remorques standard, celles-ci étant bloquées latéralement et longitudinalement.

B/ - Les risques d'incendie :

La barge n'embarquant que des remorques, les risques d'incendie sont très faibles.

Dans cette première catégorie de risques, il y a peu à craindre de voir se multiplier les sinistres ; reste la seconde catégorie dont l'appréciation semble, au contraire, plus délicate. Il s'agit de la protection contre les entrées d'eau et le débarquement des marchandises en cas d'échouement : nous les considérerons comme les risques principaux à craindre.

§ II - Risques principaux

Ces risques apparaissent au cours du déplacement maritime et sont de deux sortes : les risques de mouillure, d'une part, et, d'autre part, les risques inhérents au débarquement de la cargaison en cas d'échouement.

A/ - A bord d'un tel type de "bâtiment", il est très difficile d'éviter les entrées d'eau, et ceci est d'autant plus grave qu'aucun moyen de lutte contre les voies d'eau n'est prévu.

Sur les côtés des deux premiers ponts de la barge, les remorques sont protégées des vagues, mais il n'existe aucune protection vers l'arrière et la cargaison n'est pas du tout protégée des embruns.

C'est donc là un point très délicat, soumis à l'appréciation des assureurs maritimes. La seconde hypothèse à envisager, et qui constitue elle aussi un risque aggravant, réside dans les difficultés qu'il y aura à débarquer la cargaison en cas d'échouement.

B/ - Débarquement de la cargaison en cas d'échouement :

Les marchandises embarquées sur le pont supérieur seront déchargées à l'aide de grues flottantes. Notons qu'il n'en existe ni à Yenbo, ni à Djeddah.

Pour les remorques disposées sur les deux autres ponts, le débarquement ne peut se faire que par l'arrière, ce qui suppose que celui-ci soit accessible par un ponton dans la situation d'échouement.

Autres conditions nécessaires au déchargement en mer :

- 1/ - il faut, bien évidemment, que les remorques puissent rouler (le calcul révèle qu'à partir de 10° de gîte, soit une pente de 15%, lesdites remorques ne rouleront plus) ;
- 2/ - il conviendra de convoier les rampes de débarquement prévues pour un déchargement normal. Ces rampes sont, actuellement, transportées à chaque voyage, et ce jusqu'à ce que le terminal de Yenbo soit complètement achevé.

Il apparaît donc, à l'évidence, que dans les conditions d'échouement (arrière engagé, éloignement d'un port bien équipé), les opérations de débarquement de la cargaison peuvent être rendues très difficiles, voire impossibles, dans de brefs délais, ce qui peut entraîner une perte totale.

*
* *
*

En résumé, deux risques majeurs sont à retenir :

- les risques de perte totale en cas d'échouement de la barge dans un endroit difficilement accessible ou éloigné d'un port bien équipé ;
- les risques de mouillure.

De plus, si, à l'avenir, le matériel de fixation des remorques n'était pas bien entretenu, il pourrait s'ajouter un risque d'arrimage. C'est ce qui résulte d'un rapport déposé auprès du Syndicat des Sociétés Françaises d'Assurances Maritimes et de Transports.

Au vu de ce rapport, le Syndicat recommandait d'ailleurs aux Sociétés d'assurances d'appliquer une surprime de 0,50% par voyage pour la garantie "FAP Sauf" et, pour la détermination du taux "Tous Risques", il faudra tenir compte des risques de mouillure, car les remorques routières ne sont pas soumises à des réglementations d'étanchéité. Pourtant si, à l'issue des premiers voyages, cette surprime de 0,50% ne semblait pas justifiée aux termes de la circulaire du 29 mars 1977 émise par l'Organisme de la rue Vivienne, les événements allaient entacher cet optimisme du Comité Central. Le 8 avril 1977, au cours d'une tempête, la remorque était rompue et la barge dérivait vers la côte Corse. Ce n'est qu'au milieu de la nuit du 10/11 avril que le remorqueur réussissait à écarter "L'ARAB-FALCON" du danger ! Cet incident est-il un avertissement ?

Il aura au moins servi à freiner l'optimisme naissant qui commençait à entourer ce genre de transport.

A l'heure actuelle, donc, les risques encourus par "L'ARAB-FALCON" sont moins grands que ceux encourus par une barge à pont unique, mais ils ne sont, en aucun cas, inférieurs à ceux auxquels le transporteur peut s'attendre lorsqu'il s'agit d'un transport roulier ou porte-conteneurs : risques de navigation, risques de mouillure, risque de perte totale à la suite d'un échouement. Tels sont les hypothèses les plus fréquentes de dommages auxquels sont exposées les marchandises au cours d'un transport par barge.

Cette étude de "L'ARAB-FALCON" chargée de remorques de véhicules annonce déjà un autre mode de transport : le transport par navires rouliers qui, bien que plus "classique" à certains égards (il s'agit ici d'un navire dans toute l'acception du terme), continue à soulever bien des questions qu'il nous appartient d'analyser.

*
* *
*

Section II - Les navires Rouliers

Jusqu'à présent, ce genre de trafic n'était important que sur certaines destinations. Ainsi, par exemple, le trafic Trans-Manche ou Inter-Méditerranée atteignait 50% du trafic total et cela avec un usage croissant du conteneur.

Ce mode de transport risque d'évoluer assez rapidement dans les années à venir, puisque certains grands navires "RO/RO" sont à l'étude pour un trafic sur l'Atlantique. Simultanément, une compagnie de navigation française va mettre prochainement en service, sur la ligne Europe-Pacific, des navires rouliers de 22.000 tonnes.

Notons, ici, une déclaration du Professeur BONNASSIES⁽¹⁰⁾, qui souligne la complexité actuelle du droit en ce qui concerne les transports rouliers. Selon lui, cette situation ne disparaîtra que le jour où sera instituée une Convention Internationale établissant un système homogène régissant les transports : il s'agit d'une Convention sur les transports combinés.

Depuis longtemps, existent bacs et ferry-boats. Mais, depuis 1950 environ, se sont développées les exportations d'automobiles neuves sur navires "RO.RO" et la manutention horizontale s'est étendue de là au transport des marchandises diverses, supprimant le recours aux grues de port ou appareils des navires. On assiste donc à une rapidité des escales complétée par la vitesse, en général assez élevée, des navires "RO.RO" en mer.

Modeste au début, - une trentaine d'unités de charge, conteneurs ou remorques, - la capacité des navires a crû, et l'on peut parler d'une deuxième génération qui emporte une centaine de ces unités à chaque voyage. Pour les transports de voitures neuves, on atteint même des tailles nettement plus importantes : jusqu'à sept niveaux pour loger 500 à 1.000 automobiles.

On peut les classer selon le schéma suivant :

- en affrètement : transports rouliers de voitures, transporteurs de masses indivisibles (heavy loads);
- en lignes régulières : transporteurs de remorques esclaves et conteneurs, engins roulants (type engins de travaux publics), camions et semi-remorques, automobiles accompagnées ou non et, dans ce cas, le navire "RO.RO" est aussi transporteur de passagers.

(10) in : "Lettre confidentielle des Transports"
lundi 20 juin 1977

Ceci nous amène, avec M. J. MORISOT⁽¹¹⁾, à nous poser la question de savoir si la fiction ne dépasse pas la réalité, ou encore si les inconvénients ne sont pas plus importants que les avantages.

§ I - Le chargeur est-il victime des avantages
du système ?

A/ - Les avantages :

Ceux-ci peuvent être regroupés sous trois rubriques :

- transport de bout-en-bout, c'est-à-dire qu'aux yeux du chargeur il n'y a qu'un seul transporteur ;
- une régularité plus importante des voyages ;
- une rapidité accrue des déplacements.

1/ - La diminution des ruptures de charge.

Le transport par navires rouliers a permis aux transporteurs par camions et chemins de fer de supprimer la barrière que dressaient les bras de mer. En effet, il apparaît, dans la pratique, que l'utilisateur ne traite généralement plus avec le transporteur maritime. Il est évident qu'une telle pratique, novatrice dans l'usage qui en est fait, remet en question nombre d'habitudes commerciales.

(11) in : Revue de la Navigation fluviale européenne :
"Ports et Industries" 25 juin 1975 -
"Le chargeur victime des avantages du système?"
et : même Revue : 25 mai 1975 : "Compte rendu de la
12^e Conférence biennale de l'I.C.H.C.A., ce
qui est dit sur le "RO,RO".

Succinctement, il en résulte une unicité de transporteur vis-à-vis du chargeur. Elle simplifie sa tâche et lui permet à la fois de diminuer les risques de pertes et avaries et, quand il en subsiste, de bénéficier d'une responsabilité plus complète du transporteur, grâce aux Conventions Internationales : C.M.R. et C.I.M.

Aussi bien, subsiste-t-il un risque de fortune de mer et de force majeure, mais sa couverture par l'assureur peut souvent être moins onéreuse car les sinistres sont beaucoup moins fréquents.

2/ - L'unicité de transporteur vise deux buts : la simplification des relations commerciales et la régularité des rotations. En effet, le transporteur roulier offre une prestation de régularité, car les départs prévus à l'avance sont rigoureusement respectés, sauf accident. Cet argument prend de plus en plus de poids à l'heure actuelle dans la mesure où les navires rouliers apparaissent sur les lignes régulières.

3/ - Enfin, l'argument de la rapidité des rotations ne manque pas de pertinence. C'est pourquoi, les navires rouliers, généralement rapides, bénéficient, en outre, d'un avantage certain, dans la mesure où ils ne sont pas tributaires d'assistance extérieure importante pour les manutentions. A un moment où les congestions portuaires sont fréquentes et se traduisent par des délais d'attente des navires, quelquefois fort longs, le navire roulier devient, dans certaines circonstances, le seul moyen pratique d'acheminement, grâce à sa rapidité.

Ainsi donc, par sa fréquence, sa rapidité, sa régularité, le transport Roll-on/Roll-off offre-t-il de tels avantages au chargeur que l'on pourrait croire un moment qu'il s'agit d'un idéal concrétisé. Pourtant, à ignorer les servitudes engendrées par ce mode de transport, l'utilisateur risque de connaître de sérieuses déceptions.

B/ - Les servitudes du système :

1/ - La perfection n'étant pas encore possible, force est de constater un prix de revient élevé de la marchandise, car le coût du transport demeure important. A cela, plusieurs raisons, parmi lesquelles nous retiendrons les investissements pour constituer le parc de remorques esclaves qui peut représenter le tiers, ou même la moitié du prix du navire (si l'on y inclut le coût des tracteurs de manoeuvre, l'ordinateur qui devient nécessaire...).

2/ - De plus, toutes les marchandises ne peuvent pas, ipso facto, prendre place à bord d'un navire roulier, car le chargeur se voit limité par l'encombrement, le gabarit de ses colis. De là découle une rigidité relative des unités de transport.

3/ - Enfin, mais cette constatation vaut aussi pour les marchandises voyageant par conteneurs, sur les trajets relativement courts, le navire et les marchandises parviennent à destination, avant la réception des documents nécessaires au dédouanement. On assiste donc à un amoncellement de marchandises diverses qui, s'il n'est pas résorbé rapidement, fera perdre le bénéfice de la rapidité du RO.RO.

Il faut donc que, tant les utilisateurs que les professionnels du transport maritime, s'imposent une éthique, une discipline très rigoureuse, afin que l'utilisation de ce moyen de transport ne devienne pas une charge trop lourde pour l'usager.

Ainsi présenté le cadre général dans lequel s'exerce le transport par navires Roll-on/Roll-off, restent à préciser les risques imputables à ce genre de trafic. Nous concrétiserons cette recherche en nous reportant aux observations qui ont été faites sur les lignes méditerranéennes.

§ II - La sécurité à bord et les risques propres aux navires rouliers

A/ - Sécurité :

1/ - S'agissant en général de navires à trois ponts, dont un pont supérieur découvert, on assiste à une amélioration très sensible de la stabilité à lège, afin de permettre des chargements importants sur le pont supérieur. Le navire possède donc des périodes de roulis assez faibles et, de ce fait, les rappels sont brutaux, à cause du couple de redressement très important. Il en ressort que des dommages peuvent survenir à la cargaison à la suite de défauts d'arrimage ou de saisissage.

2/ - En matière d'incendie, les risques sont plus importants sur les navires RO.RO que sur les barges, par exemple lorsque les cales garages ne comportent pas de cloisonnement, alors qu'elles sont destinées à recevoir des véhicules contenant des combustibles.

C'est pourquoi, il faut veiller à entretenir régulièrement les détecteurs de fumée, voire à les remplacer par des appareils modernes du type "à variation d'ionisation".

"MONT-LAURIER" :

Cf. : Journal de la Marine Marchande du 9 décembre 1976, page 3031 : "La faute d'arrimage" - décision du Tribunal de Commerce de Paris du 6 juillet 1976

et Journal de la Marine Marchande du 19 octobre 1972, page 2699 : "Techniques Maritimes".

Il n'est pas sans intérêt de rappeler le sinistre dont fut victime le "MONT-LAURIER" dans la nuit du 13 au 14 janvier 1973 à environ 400 milles nautiques des Açores.

Il s'agit en l'espèce d'un navire roulier-porte-conteneurs de 5.400 TDW (Compagnie Générale Transatlantique), qui, au cours d'un voyage entre Le Havre et Montréal, fut victime d'un incendie. Navire moderne, il possède plusieurs ponts, soit fermés, soit ouverts, qui ne sont pas cloisonnés, mais qui s'étendent généralement sur toute la longueur du navire.

Or, c'est à la suite du désarrimage d'une partie de la cargaison, composée de fûts et de sacs plastique contenant des produits chimiques, que l'incendie se déclara. Celui-ci se propagea avec d'autant plus de rapidité que le deuxième pont (couvert) se présente comme un vaste couloir dans lequel les courants d'air sont très fréquents. Aucune cloison "pare-feu" n'avait été disposée.

Le rapport d'expertise dressé à cette occasion nous éclaire sur les circonstances du sinistre.

" De conception originale, le navire apporte
"des idées nouvelles dans le contexte du trans-
"port de marchandises : stockage bas, mais de
"grandes dimensions, ainsi qu'il est nécessaire
"pour les camions, les remorques et les conte-
"neurs. Il en résulte des flancs importants et
"de grandes hauteurs de cale. La capacité de
"tels navires n'est pas limitée par son tirant
"d'eau, mais par le manque de stabilité, car
"l'augmentation du poids de chargement fait
"relever le centre de gravité. La coque du navire
"n'a pas une section rectangulaire, mais trapé-
"zoïdale car le bas de la coque est moins large
"que le haut, surtout par rapport au pont décou-
"vert.

"

" De tels navires ayant une grande vitesse
"de navigation, - même sur des mers relativement
"calmes, - roulent fortement. Pendant le voyage
"considéré, le chargement avait été effectué sur
"les premier et deuxième ponts, c'est-à-dire sur
"le pont découvert et sur le pont situé au-dessus
"de la flottaison.

"

" Il en résulte une mauvaise stabilité du
"navire, qui aurait requis de prendre des mesures
"de sécurité afin d'éviter un désarrimage de la
"cargaison.

" Vues les formes et la largeur de ce type de "navire, il en découle une différence négative "par rapport aux navires conventionnels transporteurs de marchandises."

3/ - Jusqu'à une époque assez récente, le franc-bord était en général assez faible. Inconvénient majeur, qui avait pour conséquence de faciliter les entrées d'eau accidentelles, dans la mesure où les portes d'accès du navire étaient très près de la surface de la mer.

B/ - Risques propres imputables au transport par navires rouliers :

Ces risques peuvent être classés en deux catégories, selon qu'ils résultent de la stabilité du navire ; dès lors, il s'agit de risques découlant directement de l'utilisation de ce type de navire, ou, au contraire, si l'on considère les risques entraînés par l'utilisation des différents types de remorques.

1/ - Les problèmes de stabilité : Ainsi que nous l'avons fait remarquer, les périodes de roulis brèves entraînent un couple de redressement brutal, créant, ainsi, des accélérations très fortes qui soumettent les marchandises et les systèmes de saisissage à des contraintes importantes.

De façon générale, les systèmes de saisissage des remorques par chaînes résistent convenablement, mais il n'en est pas de même des saisines utilisées pour maintenir les colis sur les remorques.

Il est arrivé que les ridelles des remorques routières soient, sous l'action d'un roulis violent, arrachées par la pression exercée par le chargement, alors que les châssis fixés solidement sur le pont du navire n'avaient pas bougé.

De plus, des ruptures de saisines peuvent se produire sur des remorques esclaves (ces remorques sont mises en place à bord du navire en respectant entre elles un certain espacement pour le passage et la fixation des systèmes de saisissage utilisés. Le saisissage est le même, qu'il s'agisse des remorques en cales-garages qu'en pontée). Conséquence de ces ruptures de saisines, des avaries importantes peuvent être occasionnées aux marchandises, risques d'autant plus importants pour le chargement de certaines remorques arrimées sur le pont et, particulièrement, celles situées en abord, car une rupture de saisine entraîne, presque fatalement, la chute à la mer d'un colis (notons, à ce propos, que les colis chargés sur les remorques en pontée ne sont pas toujours bâchés et sont, de ce fait, exposés aux intempéries).

"CARNOULES" :

A ce propos nous pouvons rappeler le sinistre dont fut victime le "CARNOULES" (Compagnie des Chargeurs Réunis), le 20 juillet 1973 dans le port d'Ajaccio.

Cf.: D.M.F. 1975, pages 169, suivantes et 533 et suivantes)

Il s'agit d'un navire roulier qui, au cours de son déchargement dans le port d'Ajaccio, chavira et coula, après qu'une porte latérale du navire eut été ouverte avant la fin du déchargement du matériel roulant.

Plus précisément, le passage d'un engin sur la rampe d'accès au quai provoqua une gîte du navire ; une autre porte, dont le seuil se situait pratiquement au niveau de la ligne de flottaison, ayant été ouverte à la suite d'une fausse manoeuvre, l'eau s'engouffra dans le pont. Une forte gîte s'ensuivit et, finalement, le navire chavira et coula.

Cet événement a pris un tour spectaculaire pour deux raisons principales : s'agissant d'un navire roulier, l'entrepont de chargement forme un vaste couloir sans cloison susceptible de circonscrire la montée des eaux et, d'autre part, la grande ouverture de la porte latérale, dont le seuil se situe à proximité de la ligne de flottaison du navire, favorise le noyage de cet entrepont en cas de fausse manoeuvre.

2/ - Les risques entraînés par l'utilisation de tels types de remorques :

Les chargements embarqués sont divers :

- remorques routièrès,
- engins roulant (matériels de travaux publics, etc.,
- marchandises diverses groupées et arrimées sur des remorques esclaves (de type MAFI),
- conteneurs généralement chargés sur des remorques routièrès ou des remorques esclaves.

Les problèmes qui naissent de l'utilisation de ces remorques sont un peu les mêmes que ceux qui résultent du transport par conteneurs.

Lorsqu'on utilise des remorques routières, il s'agit généralement de transport "porte-à-porte", depuis le magasin de l'expéditeur jusqu'à celui du destinataire, sans rupture de charge. Les remorques sont acheminées au port d'embarquement, soit par des tracteurs routiers, soit sur des plates-formes "KANGOUROU" de la S.N.C.F. Au port de déchargement, elles sont reprises par des tracteurs pour être acheminées vers leurs lieux de destination qui peuvent être plus ou moins éloignés de ce port (ainsi : Bagdad, Amman, via Aquaba).

Si, au contraire, il y a utilisation de remorques de type "MAFI", on se retrouve dans le cas de conteneurs dits de "groupage" où les marchandises sont stockées. En aucun cas, les remorques esclaves ne sortent des limites du port pour être acheminées jusque chez le destinataire de la marchandise. Les risques d'avaries au cours des manutentions (mise sur remorques et enlèvements), s'ils sont moins élevés que pour le transport conventionnel, ne sont pas négligeables.

Les remorques routières et les conteneurs sont réceptionnés généralement par le transporteur maritime, fermés et plombés. Tout contrôle de l'état du chargement et de la qualité de l'arrimage intérieur est donc impossible. Sur ce point précis, en cas de dommages à la marchandise, constatés à destination, le débat portera sur la limite de responsabilité dont se prévaudra le transporteur.

En effet, la limite par colis s'appliquera-t-elle aux différents colis de marchandises chargés dans ces remorques ou, au contraire, considérera-t-on que la remorque constitue en elle-même un colis ?

Sans vouloir entamer ce débat auquel nous nous consacrerons lorsque nous aborderons le problème du trafic par conteneurs, nous pouvons, sans doute, penser que, n'ayant pas les moyens de vérifier le contenu des remorques et leur état, le transporteur limitera sa responsabilité à un "colis" entendu comme étant la remorque.

*
* *
*

Il ressort donc de ce "panorama" sur le transport routier qu'il a modifié la nature des risques auxquels sont soumises les marchandises qui voyageaient précédemment sur les navires conventionnels.

- Sur le point précis de l'amélioration des risques, on peut relever :

- . l'avantage du transport porte-à-porte, pour les remorques routières, sans rupture de charge ni manutentions intermédiaires ;
- . une diminution des manutentions par "groupage" des marchandises diverses "sur des remorques de type MAFI ;
- . la mise à bord de tout le matériel (remorques, engins divers) par roulage, d'où la suppression des manutentions verticales ;
- . le saisissage plus efficace des engins et remorques grâce au système de chaînes (à condition que les espacements soient suffisamment larges).

- Toutefois, ce mode de transport a fait apparaître de nouveaux risques, inhérents à des problèmes nouveaux :

- . les remorques routières sont inadaptées pour subir les contraintes inhérentes au transport maritime ;
- . les problèmes résultant de la stabilité du navire et d'insuffisance du franc-bord ;
- . les risques d'arrimages défectueux des remorques elles-mêmes et les risques auxquels sont exposées les marchandises chargées sur des remorques ;
- . enfin, il ne faut pas négliger les problèmes de sécurité, particulièrement ceux qui concernent l'incendie.

En conséquence, si ce mode de transport s'est développé rapidement (rapidité surtout sensible en Méditerranée) du fait des avantages techniques qu'il procure, il n'en reste pas moins que les assureurs doivent se montrer réservés. Beaucoup d'avaries courantes peuvent être évitées, mais on a assisté, au cours de ces dernières années, à des événements graves (incendie, chavirement, désarrimage) qui ont généralement abouti à la perte totale du navire et de sa cargaison.

Ces précautions que doivent prendre les transporteurs maritimes sont bien nécessaires pour assurer à la fois un bon fonctionnement et une grande fiabilité du système ; les incitations sont nombreuses et d'origine diverses : Pouvoirs Publics, Compagnies d'Assurances (qui proposent des taux de primes moins élevés si le matériel est bien entretenu), Consortiums de transporteurs, etc...

Cependant, la complexité prend sa vraie dimension dans la pratique. Bien souvent, aujourd'hui, il ne s'agit pas d'un navire uniquement roulier, mais d'un navire qui transporte également des conteneurs. Or, ce genre "d'emballage" ou ce mode de conditionnement continue à poser bien des problèmes, alors même qu'il est le plus ancien de ces nouveaux moyens de transport de marchandises.

Les questions qui se posent au sujet du conteneur peuvent être classées sous deux grandes rubriques : le statut juridique ou, plus exactement, le "contenu juridique" du conteneur et les problèmes qu'il pose aux assureurs maritimes. C'est la démarche que nous retiendrons pour les développements suivants qui lui seront consacrés.

*

* *

*

Section III : La conteneurisation⁽¹²⁾

Si la découverte de la roue fut fondamentale pour le transport terrestre, celle du conteneur, eu égard à son impact sur le transport des marchandises, est, sans aucun doute, la dernière innovation la plus importante et la plus révolutionnaire. Qu'il s'agisse d'armateurs, d'entrepreneurs de transport ou d'acheteurs et de vendeurs, toutes ces personnes doivent faire face aux nouveaux concurrents et aux problèmes engendrés par la nouvelle "boîte".

L'origine exacte de la conteneurisation, qui supprime les "ruptures de charge", est imprécise. Cependant, nous pouvons dire que, dès avant la première guerre mondiale, les Chemins de Fer anglais avaient fait l'expérience de "Boîtes" de taille normalisée.

Cette expérience ne connut pas de succès car ces "engins" de taille standard ne pouvaient être déplacés que très difficilement du wagon de Chemin de Fer au camion et par ce fait, l'un des arguments de poids du transport combiné disparaissait : le transfert commode d'un moyen de locomotion à un autre. Dans les années 30, les Chemins de Fer Hollandais développèrent un système de boîtes standardisées en acier, dont l'usage, cependant, ne fut pas poursuivi à cause de son coût excessif.

(12) Conteneurisation: Chargement de marchandises dans les conteneurs et leur transport subséquent
cf : VAN DEN BURG "Containerisation and other unit transport - "1975 - page 68

L'idée du conteneur fut également reprise par les Force Américaines pendant la Seconde guerre mondiale; celles-ci recherchaient un moyen de transport pratique pour envoyer des secours en Europe par voie maritime, avec le minimum de perte possible (en général : vols, pillages).

Il faut attendre la fin des années 50 pour que le directeur d'une Société de transport terrestre introduise le conteneur dans les transports, de façon régulière. En effet, cet entrepreneur se demandait depuis des années, comment surmonter les difficultés engendrées par le fait que, pour transporter les marchandises par la route, d'une côte à l'autre des U.S.A. de nombreuses opérations de transbordement étaient nécessaires afin de satisfaire à la réglementation des différentes lois fédérales: les permis de conduire, et les spécifications techniques des camions dans les différents Etats qui doivent être traversés pendant le voyage. La solution éventuelle semblait être un conteneur standard qui pourrait être facilement transféré d'un camion sur un autre, plus tard, aussi, sur des wagons de Chemin de Fer. Ayant pratiqué avec succès ce système pendant quelque temps, l'entreprise de transport routier prit très justement le nom de "Sea-Land", car son activité s'étendait au cabotage.

C'est à partir de là qu'un trafic régulier de conteneurs sur l'Atlantique-Nord naquit, d'abord avec des navires traditionnels modifiés, puis, plus tard, avec des navires spécialement conçus pour transporter des conteneurs.

La ligne de l'Atlantique-Nord était particulièrement bien adaptée pour de nouveaux transports, car

un trafic intense existe entre l'Amérique du Nord et l'Europe de l'Ouest. Ceci fut à l'origine d'une révolution qui affecta principalement les ports maritimes et même, plus largement, les propriétaires de navires.

Toutes les parties concernées n'acceptèrent qu'avec réticence le défi du développement de la conteneurisation.

Les conséquences d'une telle mutation posaient un véritable dilemme aux parties en cause, car, si les énormes investissements s'avéraient être fondés sur des hypothèses fausses, ou des calculs erronés, il en résulterait presque inévitablement la faillite de toute l'opération et, probablement, la banqueroute de l'armateur. Cependant, si quelqu'un manquait de saisir l'opportunité, cela pourrait alors signifier, pour lui, une perte importante des parts du marché.

En fait, jusqu'à présent, le trafic par conteneurs a prouvé qu'il était viable. Après son succès sur les lignes Amérique du Nord / Europe de l'Ouest, l'objectif à atteindre était l'Australie et l'Extrême Orient. Et tout le monde s'accorde à dire, aujourd'hui que désormais sur beaucoup de lignes, les "ruptures de charge" ne pourraient pas être diminuées sans faire usage du conteneur.

En plus, le conteneur demeure sans doute la solution la plus efficace pour le transport de marchandises en général, et la plupart des craintes qui avaient été formulées, étaient généralement injustifiées. Cependant, il n'en demeure pas moins que cette "boîte de Pandore" qu'est le conteneur, alimente encore la matière de bien des débats, tant sur le point de

savoir quel peut être son contenu juridique que sur le "terrain" de l'assurance des marchandises qu'il contient. C'est donc le plan que nous suivrons.

§ I - Le Conteneur et la Convention de 1924
(Protocole de 1968) (13)

Bien que la question ne soit plus aussi "brûlante" depuis la ratification par la France du Protocole de 1968 le 10 Mars 1977 et son entrée en vigueur le 23 Juin 1977, nous pensons que cette brève étude du conteneur serait incomplète si nous n'évoquions pas la question du "conteneur-colis".

A/ En effet, l'article 4 de la Convention de Bruxelles était assez obscur, imprécis : il déclarait que le transporteur peut limiter sa responsabilité (ou plus exactement l'indemnité qu'il devra verser pour les colis ou unités⁽¹⁴⁾ transportés). Dès lors, faut-il considérer un conteneur de 40 pieds comme une seule unité, un seul colis, n'engageant la responsabilité du transporteur que jusqu'à 100 livres, ou au contraire, doit-on le considérer comme un emballage collectif de "x" colis ?

La première solution paraît devoir être retenue, dans la mesure où la Jurisprudence a considéré une caisse contenant un certain nombre de colis comme une

(13) D.M.F. 1967 page 602 à 606 : "Le contenu juridique du Conteneur" par H. SCHADEE

(14) Aucun texte ne définit le colis. Seule exception selon Rodière, le Code Maritime Bulgare de 1970 : "unité de marchandises = colis emballé séparément récipient caisse etc... Pour les cargaisons liquides : la tonne si le fret est fixé au poids, et le mètre cube s'il est fixé au volume "Art.177 al. 2 cf. : Code de navigation bulgare - Collection des lois étrangères. Traduction française. Introduction R. RODIERE - 1973 -

"unité". Ainsi se trouve posée la question de savoir à partir de quel seuil une "caisse" n'est plus une caisse mais un conteneur, si toutefois l'on ne devait pas considérer le conteneur comme une unité. Pourtant il n'en demeure pas moins vrai que, si les raisons de commodités pratiques ont commandé une telle interprétation, le propriétaire des marchandises transportées, bien souvent, ne s'accommodera pas d'une telle argumentation. A cela on réplique que le transporteur ayant embarqué un conteneur complet et scellé à bord de son navire, il ne lui a pas été possible d'en vérifier le contenu.

C'est donc bien à propos que l'article 4, paragraphe 5 C du protocole de 1968 a adapté la Convention aux techniques nouvelles de transport et d'emballage, en apportant une précision importante pour les ayants-droit, précision depuis longtemps reconnue par la jurisprudence et une grande partie de la doctrine. Le nouvel alinéa C de l'article 4 est ainsi libellé :

"Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cet engin sera considéré comme un colis ou unité au sens de ce paragraphe. En dehors du cas prévu ci-dessus, cet engin sera considéré comme colis ou unité."

De plus, notons que, imitant la Convention de Varsovie, le protocole de 1968 précise que les exonérations et limitation de responsabilité sont applicables, que l'action soit intentée sur le plan de la responsabilité contractuelle ou sur celui de la responsabilité extra-contractuelle (délictuelle) du transporteur (art. 4 bis nouveau). Disposition applicable également au préposé, sauf en cas de vol ou de faute lourde.

Une jurisprudence abondante avait nourri un débat doctrinal retentissant sur ce point ⁽¹⁵⁾ : Après quelques hésitations (Tribunal de commerce du Havre : 18 Septembre 1970 - DMF 1971 page 293, qui considérait qu'une voiture n'était pas un colis), le Tribunal de commerce de Paris a posé le principe selon lequel un camion est un colis (Paris 14 Mars 1973. Bull. Transp. 1974 page 274). Les mêmes hésitations peuvent être relevées à l'étranger (Italie : Cass. Italie 24 Juin 1968 Dirritto marittimo 1969; journal of maritime law and commerce 1971 - Page 413 note F. BERLINGIERI-U.S.A. cf. : note 15).

Cependant, la disproportion existant entre la valeur du "colis" et l'indemnité légale est parfois telle, que les juges ont pu chercher à écarter la limitation de responsabilité par un raisonnement spécieux. Ainsi la Cour d'Abidjan, statuant sur la perte d'un petit remorqueur a-t-elle feint de prendre pour la valeur déclarée au connaissance, qui rend le transporteur responsable, de cette valeur (à laquelle s'ajoute une taxe spéciale "ad valorem"), la valeur d'assurance indiquée à la police flottante de la Compagnie maritime (C. Cass. 25 Juin 1958 D.M.F. 1958 page 516).

- (15) Bulletin des transports n° 1623-p.462 et suiv.
note L. BRUNAT
" " n° 1697-p.307 et suiv.
note R.RODIERE
" " n° 1759-p.516 et suiv.
note R.RODIERE
- Journal de la Marine Marchande du 18.4.77 P.2086/2087
- Journal of Maritime Law and Commerce :
4 Juin 1974 "container not a single package,says
U.S. court of appeal".
- Journal of Maritime Law and Commerce : vol. 8 n° 4
July 1977 "container law : a recent reappraisal" by
SEYMOUR-SIMON.

Une décision du tribunal de commerce du Havre du 9 Mai 1972 (D.M.F. 1972 page 497), confirmée par l'arrêt de la Cour d'Appel de Rouen du 16 Mars 1973 (D.M.F. : 1973 page 594), avait déclaré qu'un conteneur était un colis; se référant à la théorie du professeur RODIERE, selon lequel "le colis est un élément de la cargaison reconnu par les marques distinctes et porté sur le titre de transport"⁽¹⁶⁾. De plus, le tribunal avait remarqué dans un de ses attendus, que le protocole de 1968, à son art. 4 al.c distinguait le cas où les colis avaient été énumérés au connaissance, bien qu'enfermés dans un conteneur, du cas où aucune mention particulière n'apparaissait au-dit connaissance.

C'est cette jurisprudence qui devait être suivie par le tribunal de commerce de Marseille le 27 Avril 1976 (D.M.F. 1976 page 610): "Le conteneur étant un moyen de regroupement et de transport commode et économique (dont d'ailleurs les avantages essentiels bénéficiaient au transporteur par l'économie de manutention et la sécurité du contenu), ne peut être considéré comme un colis quelconque un emballage unique". Le tribunal fait aussi observer que la Douane et la S.N.C.F., adoptant une même définition du conteneur, y voyaient un "moyen de transport et de regroupement", et non pas un emballage. Le professeur R. RODIERE ne partage pas cette opinion; "C'est un emballage;" déclare-t-il (Bulletin des transports n° 1759 du 22/12/76 page 519).

Pourtant, si les indications portées sur le connaissance, à savoir le nombre de colis dans le conteneur, sont nécessaires pour prétendre à une indemnisation par colis réellement embarqués, l'armateur considère qu'il ne s'agit pas d'une raison suffisante, car bien souvent il n'a pas les moyens de les vérifier.

(16) cf. : RODIERE - Traité T.II n° 671

B/ La ratification par la France, le 10 Mars 1977, du protocole résoud ce problème dans la mesure où le texte, à son article 4 al. 5c, pose le principe selon lequel un conteneur équivaut à un colis, si aucune mention spéciale ne figure au connaissement.

Cependant, il arrive bien souvent que le transporteur n'ait pas la possibilité de vérifier le nombre de colis, et c'est alors qu'il apposera la mention "Said to contain" (dit contenir), sur le connaissement. Dès lors peut-on considérer qu'il s'agit de réserves et donc que le transporteur sera en droit de limiter sa responsabilité à un conteneur ? C'est ce qu'avait à juger le tribunal du Havre le 15 Novembre 1974 (D.M.F. 1975 page 352). En l'espèce, il s'agissait d'une expédition de "porte-à-porte", dont le chargement de la marchandise dans le cadre et l'apposition des scellés avaient été effectués par le chargeur au lieu d'origine de l'expédition, et l'ouverture en avait été faite chez le réceptionnaire.

Il apparaît donc que seules les indications portées ou annexées au connaissement permettront de décider si le transporteur n'a pris en charge qu'un seul colis (le conteneur), ou un nombre déterminé de colis logés dans celui-ci.

Nous remarquerons que si une telle décision correspond parfaitement au texte du protocole de 1968, il n'en demeure pas moins que de nombreuses discussions pourront encore être alimentées par cette matière. En effet, à moins qu'il n'ait envoyé un agent vérificateur sur place, lors de l'emplissage du conteneur, le transporteur n'a pas, dans bien des cas, la possibilité d'en

vérifier le contenu. Et le professeur R. RODIERE déclare à ce propos ⁽¹⁸⁾: "Si le connaissance prend soin de porter que le contenu indiqué sur celui-ci l'est pour la Douane, et que le transporteur n'a pas pu en vérifier l'exactitude, la mention " Said to contain" ou encore "Poids et quantité de colis inconnus", se trouve avoir pour effet :

- 1/ de ne pas lier le transporteur.
- 2/ pour la répartition, de ne pas contredire la solution selon laquelle le transporteur ne connaît qu'un seul colis, le conteneur.

Si ce raisonnement peut être suivi pour un transport international, il ne serait pas suffisant en droit français interne, car, aux termes mêmes de l'art. 36 al. 2 du décret du 31/12/1966, n° 1076, les réserves doivent être "spéciales et motivées", alors que cette condition n'est pas requise par la Convention de Bruxelles.

Nous noterons, d'ailleurs, qu'à différentes reprises, le Juge TYLER, "District judge" du district Sud de New-York, a retenu que tous les conteneurs sont des colis, car si l'on écarte le problème du statut du conteneur, ce sont les transporteurs qui doivent être protégés à l'encontre des consignataires, depuis que le frèteur a le droit de déterminer la taille et le nombre des colis, et, par là, donne la possibilité au consignataire, d'obtenir le remboursement des marchandises perdues à cause de la négligence du transporteur.

(18) Bulletin des Transports n° 1759 du 22/12/76 page 519

Ainsi (19), dans une affaire qui lui a été soumise cette Cour de District a retenu que le conteneur équivalait à un colis. Il s'agissait d'un connaissance portant la mention "un conteneur de 40 pieds, chargé et arrimé par l'expéditeur, "Said to contain", 534 colis de marchandises sèches et 102 flacons de produits chimiques.

Pendant le voyage, le conteneur fit une chute sur le pont du navire, et plusieurs flacons de produit chimique liquide, logés à l'intérieur, furent cassés, contaminant le reste du chargement, qui fut totalement refusé par le destinataire. La réclamation présentée s'élevait à \$ 43.000.

La Cour a jugé que, lorsqu'un conteneur est choisi, chargé et scellé par l'expéditeur dans ses propres magasins, en dehors du contrôle ou de la participation du transporteur maritime, le conteneur représente un "colis", et le transporteur est en droit de limiter sa responsabilité à \$ 500, même si le connaissance mentionne la présence, à l'intérieur du conteneur, de 635 colis et cartons.

*
* *
*

Il nous apparaît donc, que si la ratification du protocole de 1968 par la France, et son entrée en vigueur en Juin 1977, apportent un début de solution aux problèmes ci-dessus exposés, la perfection du système n'est pas encore tangible. Pourra-t-on, un jour

(19) Journal of Maritime Law and Commerce : vol. 8 n° 4
July 1977 - page 490

prochain, considérer ces débats comme des "querelles d'arrière-garde" ? Rien n'est moins sûr, car il faudrait pour cela que les transporteurs, soit par leurs propres agents, soit par courtier-juré interposé, puissent vérifier le contenu exact de cette fameuse boîte de Pandore, ou, au contraire, qu'ils admettent de tenir pour vraie, la déclaration faite par l'expéditeur, (ce qui, en cas de conflit, risque de devenir utopie ou pure vue de l'esprit).

Dans cette matière, nous n'en sommes encore qu'aux balbutiements, car si la technique est désormais maîtrisée, le droit malheureusement ne peut s'affiner qu'à postériori. Les assureurs maritimes sont plus que tout autre, amis du progrès, mais ils sont tributaires de l'expérience pour établir de nouveaux contrats ou adapter les anciens. C'est pourquoi, dans les développements qui vont suivre, nous nous attacherons à rechercher l'impact de la conteneurisation sur l'assurance maritime des marchandises transportées.

§ II - L'Impact de la Conteneurisation sur l'Assurance Maritime des Marchandises

Dans son rapport annuel, la Compagnie Hollandaise VERVOER-RISICO, concluait déjà en 1971, que, malgré une meilleure protection contre le vol, le chapardage et les dégâts partiels, grâce au conteneur, les risques de dégâts plus importants se seraient accrus ⁽²⁰⁾. C'est là "une conclusion provisoire mais prudente". Le succès du concept du conteneur donne encore largement lieu à des

(20) Rapporté dans le : "Norwegian Shipping News" du 8 Janvier 1971

discussions, mais, chaque année qui passe, voit de plus en plus d'expériences faites de marchandises diverses conteneurisées dans des conditions variables. Toute expérience continue à apporter sa propre contribution à l'ensemble, qui tend à mettre en évidence un peu plus chaque jour, les avantages et les inconvénients du système. En ce qui concerne l'assurance facultés, la conteneurisation est reconnue par beaucoup, non seulement comme l'adaptation la plus caractéristique du transport de marchandises depuis très longtemps, mais aussi comme la technique qui offre le plus d'espoirs pour l'avenir. On doit souhaiter que les expériences dans cette matière, continuent à glâner leurs justes récompenses; simultanément il faut que la législation ne souffre pas de ce désir d'innovation, mais s'adapte aux nouvelles conditions.

Il est très facile d'être pessimiste, mais les assureurs de marchandises trouvent que l'optimisme est une qualité qui est de plus en plus rare à cause des déceptions successives, et il est difficile de prédire un avenir prochain plus brillant pour le transport maritime des marchandises (21).

Ces problèmes techniques de l'assurance des transports conteneurisés, ont donné lieu à un Congrès international qui s'est tenu à TRIESTE les 20-21 Septembre 1976 (22).

(21) "Fair-Play" du 20/01/1977 : "Congestion the main cause of concern for cargo underwriters"

(22) On se reportera au compte-rendu qui en est fait, dans le "Lloyd's Anversois du 29/09/1976.

Ce fut une rencontre importante, car pour la première fois, ainsi que l'a déclaré le Docteur Fabio PADOA, président de la réunion, toutes les catégories intéressées au trafic par conteneurs, et aux problèmes s'y rattachant, se sont réunies pour une évaluation collective des points faibles techniques et législatifs en cette matière.

A cette occasion, Monsieur GIOVANNINI, directeur des "Assurances Générales" (Italie), ne manqua pas de déclarer que "l'assurance maritime s'est toujours distinguée par sa grande flexibilité, et ceci s'est vérifié au cours de la récente apparition des conteneurs" de plus, estime-t-il, "l'assurance des marchandises dans sa forme actuelle, représente l'instrument le meilleur et le plus économique pour protéger les intérêts du propriétaire de marchandises". C'est pourquoi, avant de rechercher les principales causes génératrices de dommages à des marchandises transportées par conteneurs, faut-il étudier le cadre général de "l'assurance-faculté des marchandises en conteneurs".

A - Cadre général de l'assurance-faculté
des marchandises conteneurisées

Comme nous l'avons précédemment relevé, les assureurs maritimes ont toujours été obligés de s'adapter rapidement aux nouvelles situations dans un monde en perpétuel changement. Cependant, il était évident, dès le premier jour où la conteneurisation devint un sujet d'actualité dans les cercles d'armateurs alarmés, que dans ce domaine également, les assureurs maritimes devraient répondre à un nouveau défi, et qu'ils devraient

donner une brillante démonstration de leur faculté d'adaptation et de leurs compétences, afin de surmonter le défi inhabituel qui leur était présenté par l'avènement du conteneur.

- Deux grands impacts peuvent être relevés :

- la modification de l'esprit dans lequel s'effectue le transport des marchandises en conteneurs, car il s'agit bien souvent d'un porte-à-porte, qui fait apparaître des problèmes nouveaux : le transport combiné. Nous lui consacrerons un développement ultérieurement. Mais l'autre grande conséquence de la conteneurisation, fut:
- la diminution du nombre de navires, et l'augmentation énorme des valeurs transportées par ces navires spécialisés. Finalement, pour l'assureur "faculté", le risque d'accumulations substantielles de grandes valeurs de marchandises sur un seul porte conteneurs spécialisé, fit naître d'importants problèmes, en particulier celui des limites de "plein" qui sont habituellement présentés par des contrats de réassurance.

Les statistiques et l'expérience passées avaient évidemment, un impact limité sur les nouvelles conditions de l'assurance facultés pour ce mode de transport. Il n'était donc pas surprenant qu'il y eut une divergence d'opinions considérable parmi les assureurs, sur le point de savoir si oui ou non, l'avènement du conteneur aurait un effet positif ou négatif sur les résultats des Sociétés d'assurances.

On a beaucoup parlé et écrit sur les avantages et les inconvénients du transport par conteneurs pour les assureurs maritimes, des opinions extrêmes ont même été exprimées.

Si l'on fait le bilan de 10 années d'expérience du transport par conteneurs, il est probablement vrai de dire que, si le transport porte-à-porte des conteneurs a donné entière satisfaction à toutes les parties concernées, plusieurs questions peuvent encore être posées, qui concernent :

1/ - le lieu et le moment du vol ou du dommage subi par la marchandise :

Les propriétaires de conteneurs, la plupart du temps des armateurs, sont très optimistes sur les possibilités qu'offre le transport par conteneurs. D'abord, parce qu'ils y ont un intérêt personnel et financier très substantiel, et ensuite, parce qu'ils ne sont pas tenus informés des petits dommages qui ne sont découverts qu'à la destination finale du conteneur, à l'intérieur d'un pays ⁽²³⁾.

Cependant, les assureurs maritimes qui sont régulièrement confrontés à ces réclamations, se trouvent bien souvent dans l'impossibilité de récupérer le montant de ces petits recours contre l'entrepreneur de transport combiné. Ceci explique l'enthousiasme modéré des Compagnies d'assurances à cet égard.

2/ - le problème du groupage d'expéditions au sein d'un même conteneur :

Il est très important, pour l'assureur, de savoir s'il s'agit d'un conteneur chargé et empoté par un seul expéditeur, pour un seul destinataire, ou, au contraire, s'il s'agit d'un conteneur chargé par plusieurs expéditeurs en différents lieux, dont les destinataires peuvent être nombreux.

(23) COLLIER : "Running insurance département of a combined transport operator"- Post magazine and insurance monitor. - November 1975 page 2626

Dans le premier cas, le conteneur voyagera sans être ouvert depuis le lieu de chargement, jusqu'au lieu de destination finale (ce sera un conteneur porte-à-porte : Full container Load ou F.C.L.). Dans le second cas, on doit s'attendre à ce que la marchandise soit expédiée à partir de quelque endroit (lieu) à l'intérieur du pays, ou quelque entrepôt de fret conteneurisé, dans son emballage d'origine, afin d'être chargé dans un conteneur avec d'autres marchandises d'origines et de natures différentes (on parlera alors de groupage par : "Less than a full container load ou L.F.C.L.).

Il est évident que l'emballage original des marchandises dans ce dernier cas, doit être assez solide pour supporter les risques habituels du transport et le stockage sans la protection du conteneur. D'autre part, les colis dans le conteneur doivent être contrôlés par des experts, afin de constater le bon arrimage des différents colis à l'intérieur même du conteneur, mais aussi que la diversité des colis embarqués n'est pas préjudiciable à l'ensemble du chargement (problème de compatibilité des produits entre eux, par exemple).

3/ - les conteneurs en pontée :

Le chargement en pontée des conteneurs pose encore bien des problèmes car, même à bord des navires modernes cellulaires, l'accroissement des risques pour les conteneurs est très sensible. Ils peuvent être endommagés par gros temps, surtout s'ils sont stockés au-dessus des flancs du navire. Dans ce cas, ils prolongent directement la coque et sont donc aussi exposés aux intempéries que la coque elle-même qui, par opposition avec les fines parois du conteneur, est prévue pour supporter ces contraintes.

Il est également important de ne pas sous-estimer les influences climatiques, par exemple sous les tropiques pour les conteneurs chargés en pontée, ou pour les marchandises voyageant par wagons sur la ligne Trans-Sibérie, à des températures inférieures à - 40°. C'est pourquoi les assureurs de la Swiss-Marine ont demandé une surprime de 0,05% pour toute expédition par conteneur, car il est pratiquement impossible de savoir si tel conteneur sera chargé en pontée ou dans la cale, même si les agents de quelques lignes peuvent prétendre le contraire.

Ceci est d'ailleurs confirmé dans un rapport de Monsieur H. SCHULZ, Chef de la section "Assurances Transports" de la "SECURITAS-BREMER-ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-A.G." (24): En effet, les polices d'assurance prévoient des exclusions de garantie lorsque la marchandise est chargée en pontée. Il n'est pas question de contester cet usage commercial, et donc la responsabilité des armateurs sera régie par les règles de LA HAYE. En conséquence, les assureurs transports, considérant qu'environ le tiers des conteneurs sont chargés en pontée, établissent une surprime de 1/3 des suppléments "pontée" normaux, lorsqu'il n'est pas possible de savoir où sera arrimé le conteneur à bord du navire. Cet usage peut être modifié si les assureurs apprennent le nom du navire et l'endroit où sera effectué le chargement à bord.

(24) on trouvera le compte-rendu de ce rapport dans :
"Lloyd's Anversois" du 27.03.1972 - "Le trafic des conteneurs implique beaucoup de risques" par :
ERICH BRODMERKEL

4/ - l'entretien :

Les conteneurs doivent être soigneusement inspectés, car l'expérience a montré que la fréquence des dommages occasionnés à un conteneur était d'un accident par an, au minimum. Ces inspections doivent être faites régulièrement, et toujours avant introduction de la marchandise.

5/ - le problème des "pleins d'assurance" :

Si, dans le cas d'un transport porte-à-porte, un conteneur est d'abord pris en charge par l'entrepreneur de transport combiné, à un lieu d'origine (chargement), les documents nécessaires au transport seront également créés à ce même endroit (généralement à l'intérieur du pays), c'est-à-dire, à un moment où le nom du navire transporteur est bien souvent inconnu (et donc, le conteneur sera-t-il chargé ou non en pontée ?)

Dans les polices d'abonnement "open policies", les déclarations sont habituellement faites en même temps, bien que le nom du navire ne soit pas encore connu.

Donc, si l'on considère qu'un navire spécial, porte-conteneurs, remplace quatre à six navires traditionnels, et si l'on considère, par ailleurs, qu'en général, seule, de la marchandise de valeur est embarquée dans les conteneurs, dans un pays industrialisé par exemple, on pourrait établir un grand nombre de connaissements et déposer de nombreuses déclarations pour un même nombre de "polices d'abonnement", tout en faisant référence à un même voyage à bord du même navire, pour lequel les assureurs ne seront pas informés de leur engagement respectif total sur ce navire.

Il est toujours difficile de déterminer le montant total des avaries, mais une grande compagnie de transport maritime allemande a estimé que, sur un navire porte-conteneurs totalement chargé (de la troisième génération), 3000 conteneurs de marchandises de grande valeur étant chargés, la valeur totale de la marchandise pourrait atteindre la somme colossale de 50 à 750 millions de D.M. (soit : 200 à 300 millions de \$ U.S.)

Si l'on ajoute à ce chiffre la valeur du navire et des conteneurs, le montant total des risques pourrait être de 1000 millions de D.M. environ. Une telle hypothèse, si elle se concrétisait, pourrait entraîner des conséquences propres à inquiéter les "assureurs directs" dont les traités de réassurance contiennent des limites de "plein" que le réassureur s'engage à honorer. Une condition est requise de la part de l'assureur direct : qu'il contrôle le montant de ses "pleins" afin de ne pas les dépasser. Sans doute, le montant moyen des avaries peut-il être inférieur à ce maximum (1000 millions de D.M.) qui est calculé à partir de valeurs moyennes par conteneur, soit 150.000 à 250.000 D.M. (ou : 60.000 à 100.000 \$ U.S.A.), et donc quelque peu élevé.

Cependant, si l'on envisage l'hypothèse suivante où la même Compagnie d'assurance couvre "Le Corps", les conteneurs, et la marchandise, en cas de perte totale le plein des traités ne sera-t-il pas dépassé et quid de l'excédent du "plein" ?

6/ - "les feeders" (navires d'apport), dans le transport des conteneurs :

Selon qu'il s'agisse d'un transport F.C.L. ou L.F.C.L., le taux de la prime d'assurance ne sera pas le-même. Il est donc très important (une fois encore), de connaître à l'avance toutes les conditions de transport : modalité de chargement, lignes etc...

Bien que le transport principal puisse être effectué par un armateur-transporteur bien connu et expérimenté, à l'aide de navires porte-conteneurs cellulaires modernes, le conteneur peut être chargé à bord d'un "Feeder" (navire d'apport), au départ ou à destination de ports (assez peu nombreux) spécialisés dans le trafic par conteneurs. Ces derniers navires sont souvent non-adaptés au transport de conteneurs. Pour eux, le conteneur n'est qu'un colis particulièrement volumineux et non maniable, habituellement transporté en pontée. Il y a eu, en effet, un grand nombre de pertes de conteneurs balayés par la mer, par dessus bord de petits caboteurs dans les eaux du Nord en hiver, par exemple. De plus, il y a souvent un accroissement substantiel des risques de dommages à la suite de manutentions, ceci étant dû au fait que ces navires ne sont pas équipés de mâts de charge "ad-hoc".

Voici posé le cadre général dans lequel sont conclus les contrats "d'assurance-facultés", et les problèmes auxquels l'assureur maritime se trouve confronté. Mais nous pouvons encore nous demander si les craintes des assureurs sont toujours justifiées après quelques années de pratique. C'est pourquoi nous devons à présent, rechercher les principales causes de dommages subis par la marchandise conteneurisée.

B - Les principales causes de dommages

Comme il l'a été mentionné, la conteneurisation a, de manière générale, apporté des améliorations qui se sont traduites par une diminution des risques. C'est surtout grâce aux grands consortiums de conteneurs, qui exercent un contrôle complet sur tout le transport combiné, que l'expérience des "assureurs-Facultés" a pu être satisfaisante.

Malheureusement, les conclusions tirées de ces premières expériences ne semblent pas être suffisantes pour entraîner une diminution des taux de primes des assurances de marchandises transportées par conteneurs. Cependant, il existe des tableaux statistiques sérieux concernant les seules marchandises conteneurisées, par exemple : le rapport du "Container COMMITTEE of the International Union of Marine Insurers" à la Conférence de PARIS (Octobre 1976). Des Statistiques identiques ont été dressées par quelques Compagnies d'assurances, ainsi la D.T.U. ⁽²⁵⁾ allemande. De tout ceci, il ressort que les réclamations concernant les dommages aux marchandises transportées par conteneurs, sont différentes de celles relatives aux marchandises transportées par navires traditionnels. A cela, trois raisons principales :

1/ "L'emballage et le conditionnement à l'intérieur du conteneur", qui, s'ils sont défectueux, entraînent surtout : casse, déformations, écrasement, mais aussi, moisissures et condensation (26).

2/ "La moisissure et la condensation sont donc la seconde raison. En effet, si le conteneur offre à priori, des avantages pour la protection de la marchandise, il faut qu'il soit en parfait état d'entretien et de propreté.

C'est ainsi que, du 13 Novembre au 1er Décembre 1972, l'O.M.C.I. a organisé une importante conférence à Genève. Cette Conférence avait entre autre sujet, à son ordre du jour, une Convention sur la Sécurité des Conteneurs, qui a pu y être signée (C.S.C.). En préparation depuis 1967, le dixième dépôt d'agrément a été adopté à l'O.M.C.I., et ainsi cette Convention est entrée en vigueur le 7 Septembre 1977.

(25) DEUTSCHER TRANSPORTVERSICHERUNGS - VERBAND

(26) cf : Mac DODWELL : 24 Février 1966 page 406.
in : Journal de la Marine Marchande

Cette convention entraînera des modifications importantes dans la réglementation, principalement au niveau du transport maritimes, mais dans un premier temps, des mesures transitoires seront appliquées.

Ainsi, les conteneurs, répondant aux normes de construction de la C.S.C. et ayant subi les essais réglementaires, recevront la plaque C.S.C. qui sera apposée sur les conteneurs en cours d'usage, et, pour qu'ils puissent conserver cette plaque, tous les conteneurs devront passer des visites de sécurité périodiques, la première à cinq ans d'âge, puis, ensuite, tous les 2 ans.

3/ Enfin, la troisième raison, le vol (y compris les manquants partiels), le pillage et la non livraison; Monsieur C.E. Mac DODWELL, Vice-Président de "l'Américan Institute of Marine Underwriters", relève que de grands espoirs étaient nés de voir diminuer le nombre de vols, lorsque les marchandises sont transportées par conteneurs, et corrélativement, une baisse des coûts de l'assurance. Mais ces risques continuent d'exister, même s'ils se présentent sous des formes nouvelles. Le vol ne se commet pas uniquement à l'embarquement ou au débarquement, mais aussi lors de l'arrimage des colis dans le conteneur. Les Marchandises diverses mises en conteneurs donnent lieu à l'établissement d'un titre ou liste de groupage. Le pointage de ladite marchandise s'opère, alors qu'on procède à l'arrimage. Les vols sont ou non possibles suivant les soins apportés à l'empotage et au contrôle (27) :

Il ressort du rapport du "Container Committee" de l'I.U.M.I. (1976), que ces trois groupes contribuent au nombre des réclamations dans les proportions suivantes:

(27) Jal M.M. 17 Juillet 1975 : "L'assurance et la Conteneurisation" - BOISTEL.
"Le conteneur et ses problèmes" : H.HARREL-COURTES
Octobre 1966.

- Emballage / Conditionnement : 35 %
- Moisissure / Condensation : 15 % à 20 %
- Vol : 20 %

Ce qui représente par rapport au montant des réclamations :

- Emballages : 28 à 30 %
- Moisissures : 10 à 15 %
- Vol : 10 %

(Ces chiffres sont pris sur les quatre dernières années).

*
* *
*

Ainsi donc, l'influence de la conteneurisation sur le coût de l'assurance transport demeure une question très subjective selon les souscripteurs, et l'on ne peut que constater une tendance à la diminution des primes pour le transport sur les grands courants de trafic conteneurisés, s'opposant à une très prudente réserve sur les voyages en conteneurisation partielle; tout cela, influencé par les résultats techniques globaux défavorables, que les assureurs transport du monde entier, enregistrent régulièrement depuis 15 ans sur l'assurance des marchandises toutes catégories, tous modes de transports confondus.

En 1970 (1e 29 Janvier), Monsieur Francis E. HILL, Président de la "Chamber of Shipping" du Royaume-Uni, déclarait ⁽²⁸⁾ que les transports par conteneurs ne sont pas un nouvel emballage, mais une nouvelle

(28) Jal de la Marine Marchande du 5 Février 1970 - page 291 : "L'accord conclu à Rome entre les représentants des chargeurs et des divers transporteurs prévoit un système de responsabilité qui pourrait bien devenir "Les règles de la Haye de l'ère des conteneurs," déclare le Président de la "Chamber of Shipping" du Royaume-Uni".

conception du transport, selon laquelle quelqu'un doit accepter d'être responsable de bout-en-bout. (Nous avons vu précédemment que le professeur R. RODIERE défend la thèse selon laquelle le conteneur est un emballage). Ce système pourrait fonctionner sans pratiquement changer la législation, ni la réglementation en vigueur, mais, si l'on veut qu'il fonctionne bien, et que l'on en retire tous les avantages, beaucoup de changements sont nécessaires, notamment des modifications relatives aux connaissements. Ainsi, il faudrait que les connaissements des transporteurs mixtes de conteneurs fussent, aussi, universellement reconnus et acceptés que les connaissements maritimes traditionnels.

Mais, en attendant un "titre unique" pour le transport de "bout-en-bout" (plus exactement le transport combiné), nous devons nous poser la question de savoir si la police française d'assurance maritime sur Facultés, peut couvrir les risques inhérents à un tel transport de porte-à-porte, qu'il s'agisse d'un transport par conteneurs, par barges ou par navires rouliers. Ces trois modes de transport ayant achevé la réalisation du transport de bout-en-bout.

L'article 9 de la police française d'assurance maritime sur Facultés, dispose : "Les risques des assureurs commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême du départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants, ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage".

La clarté du texte n'impose pas de commentaires particulier, car il précise bien que les marchandises sont couvertes de "bout-en-bout". Le principe semble donc acquis.

De plus, si un "titre unique" de transport est émis, englobant les différentes fractions du voyage : ferroviaires, routières ou fluviales, l'article 6 de la police apporte la précision suivante, par laquelle l'assureur accepte :

"Les conséquences des clauses des connaissements récépissés, et lettres de voiture, en tant qu'elles sont reconnues valables par la loi, mais à l'exception de celles de ces clauses qui se réfèrent à des risques non couverts par la présente police, et de celles qui auraient pour effet d'exonérer les transporteurs, en tout ou partie, de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ou ayants-droit, quant à la nature ou la valeur de la marchandise."

Dès lors, nous pouvons dire que, s'agissant du voyage de magasin-à-magasin, ou du titre unique de transport ⁽²⁹⁾ les conditions générales de la police sur Facultés donnent en principe leur adhésion aux trois modes de transports ci-dessus mentionnés. Le système n'est pas perfectible, et il conviendra de rédiger des clauses nouvelles, susceptibles de pallier les déficiences du texte de la police actuelle, concernant les opérations de chargement, de voyages, de périodes de transit etc... Il nous apparaît, dès lors, que le texte peut parfaitement s'adapter, sans grands bouleversements, aux nouvelles conditions de transport.

Pourtant une ombre apparaît, car les polices d'assurances Facultés comportent toutes une disposition par laquelle il est fait obligation au réceptionnaire, de mettre en cause la responsabilité du transporteur le § 2 de l'article 16 de la police française déclare :

(29) Nous verrons plus loin qu'il convient de distinguer les connaissements de "transport combiné", des connaissements émis pour un "transport de bout-en-bout".

"L'assuré doit prendre en temps utile toutes mesures nécessaires pour conserver éventuellement au profit des assureurs, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter aux assureurs son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires".

S'il est évident que la prime d'assurance est fixée en fonction des risques courus par l'expédition, il n'en demeure pas moins que l'assuré est tenu à certaines obligations qu'il a acceptées contractuellement: bon emballage, produit sain, assistance pleine et entière donnée à l'assureur dans tous les cas où la marchandise a été détériorée par les accidents de la route ou par la faute du transporteur. Les règles du jeu seraient faussées si l'on ne se conformait pas à ce qui a été stipulé et agréé, et le rapport prime-risques et obligations serait, de ce fait, déséquilibré. C'est donc bien l'interconnexion de ces différents éléments qui justifie et sert de base au calcul de la prime d'assurance. Or, aujourd'hui, une question se pose de savoir quelles règles doit-on choisir pour fixer les principes servant à l'appréciation de la responsabilité de l'armateur lorsque celui-ci aura accepté à bord de son navire, des "conteneurs" chargés de marchandises diverses ou de vrac, ou encore des remorques de camions (navires-routiers) ou des barges (navires porte-barges), sans avoir eu la possibilité d'en vérifier ni le contenu, ni le conditionnement. Et, d'autre part, qu'advient-il si l'armateur a délivré un titre unique pour l'ensemble des opérations "bout-en-bout", quels seront les moyens qui seront mis à la disposition du réceptionnaire ?

A ce propos, nous citerons Monsieur HARREL-COURTES (30): "Il est à croire que, pendant plusieurs années

(30) cf. : Supra note N° 27

encore, les transports par mer seront soumis à un double régime : celui du connaissance ordinaire dont les clauses sont conformes aux lois issues de la réforme du Droit Maritime ⁽³¹⁾, et celui du titre spécial lorsqu'il y aura chargement en conteneurs", ou en remorques ou sur barges. "L'assurance des transports doit connaître tout cela avant de rédiger de nouvelles clauses et, en tout cas, avant de procéder à de nouvelles tarifications." Ceci a été écrit en 1966; or, depuis cette date, quelques tentatives de réglementation ont vu le jour : les projets de convention sur le "transport combiné de marchandises" qui modifieraient radicalement l'esprit du Transport Maritime International.

Simultanément, les pays en voie de développement par leur porte-parole, le "Groupe des 77", considèrent que la réglementation du transport maritime a été l'oeuvre des pays industrialisés, traditionnellement armateurs. Ne désirant plus être tributaires de ces textes qu'ils se sont vus "imposés", ils souhaitent un changement radical, leurs critiques allant dans deux directions : l'une politique, l'autre économique (toutes deux sont, en fait, intimement liées).

Aussi, après ce panorama technique des quelques nouveaux moyens de transport maritime de marchandises, nous nous attacherons, dans un second chapitre, à rechercher, d'une part, la place qu'occupe encore le connaissance traditionnel dans le commerce maritime international, d'autre part, nous tenterons de faire une synthèse de l'argumentation politico-économique des critiques formulées par les pays en voie de développement.

(31) Loi N° 66-420 du 18 Juin 1966, sur les contrats d'affrètements et de transports maritimes : l'article 27 fixe les conditions de responsabilité du transporteur, et l'article 28 en rappelle les limites d'engagement de la responsabilité de celui-ci.

CHAPITRE II

LES CONSEQUENCES TECHNICO-ECONOMIQUES DES PROBLEMES SOULEVES PAR LES NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT ET LES REACTIONS DES PAYS-EN-VOIE-DE-DEVELOPPEMENT (Pays Chargeurs).

La rapidité sans cesse accrue des voyage maritimes d'une part, les relations nouvelles qui tendent à s'instaurer entre des partenaires commerciaux qui se connaissent bien d'autre part, rendent l'usage du connaissance négociable moins nécessaire que dans le passé pour une certaine frange d'utilisateurs. Pareillement, le crédit documentaire, dont le connaissance est le support essentiel, est moins utilisé, tout au moins lorsqu'il s'agit d'un court voyage.

Enfin, les exigences de l'informatique et de l'emploi de plus en plus fréquent de documents à lecture magnétique, militent en faveur d'une simplification des titres de transport. C'est dans le transport des marchandises par conteneurs que cette évolution se manifeste le plus largement (le conteneur dans ce cas, étant une technique à laquelle nous adjoignons les barges et les remorques embarquées sur les navires rouliers).

Pour répondre à ces exigences nouvelles, un important groupement d'armateurs scandinaves a mis en circulation deux types de documents :

Un "Bill of Lading" négociable, remis en un seul exemplaire original au chargeur qui demande à recevoir un titre représentatif de la marchandise, selon l'usage traditionnel.

Un "Liner Way-Bill", document non négociable, attestant que les marchandises ont été reçues par le transporteur en vue de leur transport. A destination, les marchandises sont remises au consignataire indiqué sur le document, sans autre formalité.

Les deux nouveaux titres se présentent, quant à la forme, de façon identique. Ils sont seulement imprimés au recto, aucune mention, aucune clause ne figurant au verso. Cette présentation est utilisée pour répondre aux exigences de l'informatique.

Par contre, les deux documents contiennent une clause renvoyant aux conditions générales de transport figurant sur une feuille séparée. Il en résulte que le détenteur du document de transport n'est plus en mesure, à la seule lecture de celui-ci, d'avoir connaissance des conditions du transport. Mais, selon les promoteurs de cette nouvelle méthode, cet inconvénient s'efface devant les avantages qu'elle procure.

Ceci n'est qu'un exemple parmi d'autres, de l'évolution constatée du connaissance, dans la pratique du Commerce International. Evolution guidée par un souci de rapidité et d'efficacité. C'est pourquoi nous devons nous poser la question de savoir qu'elle est à l'heure actuelle, la place (ou le rôle) du connaissance dans le commerce international, ceci fera l'objet d'une section première.

Parallèlement à cette évolution dont les motivations se retrouvent dans un souci de pragmatisme commercial, on perçoit aujourd'hui, un désir de mutation à travers la pression exercée par les Pays-en-voie-de développement. Il s'agit, là, d'une action politique de grande envergure, tendant à "remodeler" le contexte dans lequel s'effectuent les échanges commerciaux maritimes internationaux. En effet, "le Groupe des 77" considère que les conventions actuellement en vigueur, ont

été préparées par des pays industrialisés, favorisant, par là-même les pays traditionnellement armateurs. Nous envisagerons donc, dans une seconde section, le rôle joué par les "pays chargeurs" pour une actualisation des connaissances et des règles "de La Haye".

*
* *
*

Section 1 : Les connaissances maritimes sont-ils
toujours actuels ? (32)

Pour l'assureur-facultés, le connaissance est une pièce importante, car, avec les factures d'origine et le rapport d'expertise, il servira à "individualiser" la marchandise endommagée et à fixer le montant de l'indemnité due. Il convient, dès lors, de connaître avec précision la portée juridique et commerciale d'un tel document, avant de s'interroger sur sa valeur relative aujourd'hui.

Sous-Section 1 : Définition et rôle commercial
du connaissance.

Le terme anglais "bill of lading" signifie normalement un document qui atteste que des marchandises ont été chargées sur un navire (on retrouve cette notion en Espagne : "Conocimiento de embarque", et en Italie : "Polizzo di Carico"). En France comme en Allemagne ("Konnossement"), le connaissance a simplement valeur de reçu et n'implique pas de chargement simultané des marchandises sur un navire. Enfin, nous relevons que les "Règles de La Haye" ne définissent ni le terme "connaissance", ni le terme "Bill of Lading" (33).

(32) On se reportera à l'étude détaillée du connaissance qui a été faite par M. LIGONI : "Le connaissance et la lettre de voiture maritime" - Thèse - FORAMER.

(33) cf.: A.W. KNAUTH "The American Law of Ocean Bills of Lading". Baltimore American Cases, inc. 1953
4^e édition - page 133 et suivantes.

§ 1 - Approche Juridique du Connaissance :

Le connaissance constitue aujourd'hui :

- Un reçu signé par le transporteur ou en son nom, délivré au chargeur et attestant que les marchandises qui y sont décrites ont été chargées sur un navire pour une certaine destination, ou ont été remises à l'armateur pour expédition. (L'article 3 § 3 de la Convention de Bruxelles de 1924 énumère les indications qui doivent figurer sur le connaissance).
- Un rappel des conditions du contrat de transport, qui est bien souvent conclu avant la signature du document.
- Un titre représentatif des marchandises, qui permet au réceptionnaire d'en prendre livraison au lieu de destination ou d'en disposer en endossant et en cédant le connaissance.

Pour G.M. SCHMITTHOFF : "Le but du connaissance est de permettre au propriétaire de la marchandise, auquel il se reporte, d'en disposer rapidement", bien que la marchandise ne soit plus entre ses mains, mais sous la garde du transporteur ⁽³⁴⁾ : son importance tient à son rôle "d'instrument de commerce maritime", déterminant les droits et responsabilités du transporteur et du chargeur, et au vu duquel est ouvert, par l'intermédiaire des banques, le crédit nécessaire au financement des contrats de commerce.

En effet, outre qu'il est reçu de marchandises, le connaissance peut aussi être un titre "négociable", grâce auquel la propriété des marchandises qui y sont décrites, peut être transférée du chargeur au destinataire. Ce transfert est, généralement, rendu possible par la loi ou par le droit commercial général. Lorsqu'un connaissance a été établi, il est à considérer comme l'expression du contrat qui régit l'ensemble de la transaction.

(34) cf.: G.M. SCHMITTHOFF : The export trade" - Londres - Stevens and Sons - 1957 - 4^e édition page 306

A la longue, le connaissement est devenu le titre fondamental d'expédition, qui constate le contrat passé entre le transporteur et le chargeur, et sert de base pour toutes les réclamations auxquelles peut donner lieu le transport de marchandises par mer. Il ne constituait, à l'origine, qu'un reçu non négociable. Mais, au cours du temps, avec le développement du commerce, la complexité croissante des affaires et le souci de les accélérer, on a ressenti le besoin de pouvoir transférer parfois la propriété de la marchandise avant qu'elle parvienne à destination. D'où la pratique courante consistant à transférer la propriété des marchandises par l'endossement du connaissement au nom du nouvel acheteur.

Dès le XVIII^e siècle, cette pratique était déjà bien établie, et le connaissement "négociable" était d'usage courant. Les premiers connaissements ne faisaient état d'aucune exonération. Les premières réserves qu'on y fait figurer, ont consisté dans une formule générale telle que : "à l'exception seulement des risques de mer", soit dans les mots "que dit être" (35) : Mais, à la suite de jugements rendus au XVIII^e siècle, les armateurs se sont mis, d'une manière générale, non seulement à stipuler les anciens cas exceptés de la "Common-Law", mais aussi à dégager leurs responsabilités touchant tous les risques de mer et de navigation "de quelque nature ou genre qu'ils soient". En insérant de telles dispositions, appelées "clauses d'exonération" ou de "négligence", les transporteurs ont limité contractuellement les responsabilités rigoureuses que leur

(35) cf.: R.RODIERE "Traité général de Droit Maritime" vol. II N° 438.
et A.KNAUTH : op. cit. page 376 et suivantes.

imposait le droit maritime. Aussi, par l'usage abusif de la liberté des contrats, les transporteurs se dégageaient-ils de presque toute responsabilité. Finalement, on aboutit, à un compromis par "L'Harter Act" aux U.S.A. (1893) et le "Carriage of goods by sea act" en Australie (1904), puis la Convention de Bruxelles de 1924.

§ II - Le rôle commercial du connaissance

au XIX^e siècle, certains tribunaux français ont commencé à souligner l'importance du titre documentaire sur les marchandises transportées par mer. De plus en plus, les jugements rendus par des Tribunaux anglais ont suivi la jurisprudence française. Ainsi, le titre représentatif de la marchandise est devenu plus important que la possession de la marchandise elle-même en mer, et les premiers contrats de vente "C.A.F." ont fait leur apparition à la fin des années 1880. Le connaissance, la police d'assurance, la facture etc...., ont constitué un tout transférable, pouvant être revendu une ou plusieurs fois, pendant la durée du voyage en mer; simultanément il représentait (le connaissance) la marchandise embarquée et la protégeait contre les principaux risques de perte ou d'avarie à l'arrivée.

Avec la vente C.A.F. Outre-Mer, une nouvelle évolution s'est produite vers 1900, car on a pris conscience que la question n'était pas seulement de savoir qui avait le droit de propriété sur la marchandise, mais qui en était responsable, et qui était responsable du transport. Ainsi la possession ou la propriété des marchandises perdait encore de l'importance.

A/ Il en résulte que le connaissement est devenu un document ambivalent, fondé à la fois sur le droit maritime général et sur des dispositions spéciales introduites par les parties (donc : sur les usages, les lois nationales et les conventions internationales).

La pratique aidant, le financement du commerce international au moyen du crédit documentaire s'est généralisé, et ainsi l'exécution du contrat de vente par le vendeur prend fin avec le dépôt des documents nécessaires auprès d'une banque. Les problèmes du transfert de la propriété entre le vendeur et l'acheteur ont donc perdu beaucoup de leur importance. Pour le vendeur, un connaissement "net" est la seule preuve documentaire valable qu'il puisse fournir, que la marchandise a été expédiée à la date voulue et en bon état de conditionnement apparent.

Rappelons qu'un transporteur qui a émis un connaissement "non négociable", remplit normalement ses obligations en délivrant la marchandise au destinataire dont le nom est porté sur le connaissement. Au contraire, un transporteur qui a émis un connaissement "négociable" le fait normalement en délivrant la marchandise au porteur du connaissement. Dans le premier cas, il peut ne pas être nécessaire de présenter ou même de détenir le connaissement, tandis que sa présentation "est indispensable" dans le deuxième (36).

Cependant, nous devons constater aujourd'hui, que le connaissement ne joue plus ce rôle d'instrument de crédit documentaire avec autant de succès.

(36) cf : "les Connaissements", rapport du secrétariat de la C.N.U.C.E.D. 1971 - Réf: T.D. / B / C4 / ISL / 6 / Rev 1.

B/ Ainsi, des études entreprises par "l'Atlantic Container Line" (A.C.L.), ont révélé qu'aujourd'hui moins de 10 % du fret expédié de part et d'autre de l'Atlantique, a recours au financement par crédit documentaire, qui nécessite l'emploi d'un connaissance négociable. Ceci veut dire que la plupart des clients de l'A.C.L. pourraient exporter leurs produits avec un simple reçu non négociable. Cette compagnie a mis en service depuis dix ans (Septembre 1967), un service roulier associé à celui des conteneurs sur l'Atlantique.

Or, au cours de ces dix années, l'A.C.L. a mis en service des systèmes efficaces pour simplifier le transport, tels que : "le Document fret rapide" (Data freight Receipt, ou D.F.R.), ou le "Route-Code"⁽³⁷⁾. Le D.F.R. peut remplacer le connaissance traditionnel lorsque celui-ci ne doit pas être négocié, et, utilisant le réseau privé de télécommunications de l'A.C.L., rend inutile l'envoi matériel des documents outremer. Le "Route-Code" constitue un code d'expédition porte-à-porte : l'A.C.L. ayant sélectionné les voies d'expédition, et les taux les plus économiques, une fois l'accord conclu avec le chargeur sur un prix "tout compris", la formule d'expédition est enregistrée sous un code et le chargeur pourra en demander la répétition en indiquant simplement la référence.

La note que la C.G.M. (Compagnie Générale Maritime) publie à l'occasion du dixième anniversaire de l'A.C.L., donne aussi des précisions sur le système Speed qui est déjà opérationnel en Amérique du Nord et le

(37) cf : Journal de la Marine Marchande du 6 Octobre 1977 page 2471.

devient progressivement en Europe. En 1978, ce système permettra à chaque agent général de coordonner et de contrôler sur son territoire le "booking", la documentation, les opérations portuaires, y compris la localisation du fret du matériel de transport, ainsi que son transport intérieur. Le système "Speed" fonctionne en temps réel et permet une grande précision dans l'information, toutes les entrées étant vérifiées par ordinateur. Il régularise le flux d'informations relatives au fret, lesquelles sont transmises outre-mer au jour le jour, et non plus au rythme des départs de navires comme il était d'usage, ce qui permet de renseigner rapidement les chargeurs.

Bien entendu, l'option reste ouverte entre le connaissance traditionnel et le D.R.S. il s'agit bien là, d'une "révolution" qui accélère tout le processus de livraison, grâce à une documentation plus simple et une circulation plus rapide de celle-ci. Car tout le principe d'un transport de porte-à-porte rapide, peut se trouver remis en question si le fret se trouve bloqué au port jusqu'à l'arrivée de la documentation requise. C'est une première étape vers la simplification en profondeur des procédures documentaires dans le commerce international.

Cette simplification amène-t-elle à reconsidérer le connaissance traditionnel, pour le remplacer par un nouveau document attestant la prise en charge des marchandises? Ainsi, avec l'apparition de la notion de "transport porte-à-porte", la question se pose de savoir si le document de transport combiné modifie radicalement l'esprit et la lettre du connaissance tel que nous le connaissons encore aujourd'hui. C'est ce qu'il nous appartient de rechercher dans cette deuxième sous-section.

Sous-Section II - L'évolution du concept de
"Connaissance Maritime"

§ 1 - L'influence des pratiques commerciales
sur l'évolution constatée aujourd'hui
du rôle joué par le connaissance.

Avec les nouvelles méthodes de transport, il est nécessaire de pouvoir disposer de documents et d'une forme de documentation capables, non seulement de faciliter les échanges internationaux de marchandises, mais aussi de les accélérer. (L'illustration sur le plan technique en a été faite dans le premier chapitre).

A/ Empirisme ou pragmatisme des usages commerciaux?

En partant du principe idéal du "Porte-à-Porte", les armements intéressés aux conteneurs, en sont arrivés à ne plus attester dans leurs connaissances, que la réception d'un conteneur pour embarquement ("Received for Shipment"). La clause "Shipped on board" est abandonnée. Cependant les connaissances sur lesquels ne figure pas la clause "on board" (à bord), sont refusés par les banques.

D'après les "Directives et usages unifiés pour les documents accreditifs", l'acceptation des connaissances ne se fait que lorsqu'il résulte de leur libellé que les marchandises ont été chargées à bord. Il est vrai que des exceptions sont possibles, pour autant qu'un accord en ce sens ait été conclu. Mais les exportateurs et les importateurs négligent souvent, lors du

contrat de vente, de se mettre d'accord sur ce point. Il en résulte donc fréquemment des difficultés. Celles ci peuvent être évitées lorsque, à la signature du connaissement, le courtier de navires atteste le chargement à bord. Il y a alors apposition de la mention "Shipped-on-board", avec le cachet et le contre-seing.

De plus, le trafic par conteneurs sur l'Extrême Orient, a également introduit de nouveaux formulaires de connaissements : "The Combined Transport Bill of Lading". Rien qu'à cette dénomination, s'allument les critiques des Banques Allemandes ⁽³⁸⁾. Elles exigent que soit biffé sur le connaissement, le mot "Combined" et que cette modification soit dûment contresignée par le courtier du navire.

En outre, la rubrique sous laquelle figure le nom du navire, ne doit pas porter la mention "intended vessel", mais seulement "vessel". Enfin, on exige que le connaissement contienne la mention "Actually Shipped on board" (réellement chargé à bord). Ce faisant, les banques résistent à une évolution que, par ailleurs, elles favorisent : comme actionnaires, et comme institutions de financement des armements; les banques favorisent l'acquisition de conteneurs et la construction de navires porte-conteneurs. Cependant, il faut bien admettre que le "Combined Transport Bill of Lading" a été créé par les armements pour s'adapter au transport porte-à-porte, et dans ces conditions, les Compagnies de navigation assument la responsabilité pour transport global. ("The carrier shall be liable for loss, or for damage to the goods occurring between the time when he receives the goods for transportation, and the time of delivery").

(38) cf : LLOYDS-ANVERSOIS du 08.03.1972 : "les connaissements maritimes sont-ils toujours actuels" par Erich BRODMERKEL.

Une telle évolution peut amener un désordre réel dans le commerce international, dans la mesure où, par exemple, chaque armateur pourrait finalement créer son propre document de transport combiné. Ce problème n'a pas échappé aux organisations internationales. Aussi plusieurs projets de Conventions ont vu le jour, qui ont été diversement accueillis par les usagers.

B/ Les essais de réglementation :

La Chambre de Commerce Internationale, l'O.N.U., des associations d'armateurs ont présenté des projets de Conventions internationales.

- En premier lieu, selon la C.C.I., ce qui intéresse les expéditeurs, c'est une modification de l'article 17: "Connaissance maritime". A bon droit, ils soulignent que ce concept a été mal interprété. La C.C.I. range, en effet, les "Connaissances directes" parmi les connaissances maritimes. Cependant, si les "Through bill of lading" sont reconnus comme documents négociables, les expéditeurs estiment que le document "F.I.A.T.A. Combined Transport bill of Lading", établi par eux en qualité de "NON-Vessel Operator", doit être également reconnu.

En ce qui concerne la vertu traditionnelle du document, le président de la commission-documents de la F.I.A.T.A. déclarait en 1972 ⁽³⁹⁾ "que l'on ne pouvait pas, dans un sens négatif, argumenter de ce que, par exemple, en Droit Allemand, on soit parti de l'article 363 du Code de Commerce". Et sa conclusion était la suivante : "Aussi longtemps que le législateur n'aura pas réglé la question du DURCHFRACHT KONNOSSEMENT à l'échelle internationale, il doit être admis que, dans la pratique, le monde économique prenne les devants.

(39) cf.: Supra note 30.

Ce sera d'autant plus commode que le F.I.A.T.A. entrera en pratique, de manière identique, dans tous les pays au moyen d'un texte standardisé."

Cependant, ce document étant très peu utilisé, comment peut-il s'imposer ?

- Un autre obstacle se dresse dans cette "course à la recherche d'un document de transport combiné" : La formule du F.B.L. "Pris en charge en bon état apparent, à moins de réserves contraires..." (Taken in charge in apparent good order and conditions, unless otherwise noted herein, at place of receipt for transport and delivery as mentionned above"). A ce sujet, nous relevons la réflexion du chef de la division "Commerce intérieur" d'une grande banque allemande : "les expéditeurs se donnent toutes les peines pour discréditer le papier." Il a, cependant, indiqué que les connaissements "F.I.A.T.A.", et les connaissements directs sont acceptés pour autant qu'un accord en ce sens ait été conclu entre importateurs et exportateurs.

En ce domaine la liberté des parties est reine, et nous avons vu précédemment que l'Atlantic Container Line (A.C.L.) n'utilise pas les documents traditionnels (connaissements), mais les "Data freight receipts". Ceci, dans un but de rapidité de transmission des documents. Cette nouvelle forme de documentation, qui accélère la circulation des conteneurs, ne peut être appliquée qu'aux expéditions maritimes qui ne sont pas traitées dans le cadre de "documents accreditifs" (une telle formule est rendue possible par le fait que seulement 10 % des embarquements dans le commerce avec les U.S.A. font l'objet d'un crédit documentaire ⁽⁴⁰⁾).

(40) cf : Annuaire de Droit Maritime et Aérien -
Tome II 1976 - NANTES - article de Nicolas
MATEESCO-MATTE - pages 327 à 342

Dès lors, nous devons nous poser la question de savoir ce que l'on doit entendre par "Transport Combiné". Mais, auparavant, nous nous arrêterons sur une tentative de simplification intéressante dont le succès éphémère prouve la complexité de la matière : il s'agit du "Connaissance Assuré".

§ II - L'apparition de la notion de "Transport Combiné" et le "Connaissance assuré".

L'apparition des nouveaux moyens de transport considérés dans cette étude a modifié, non seulement les conditions techniques de transfert des marchandises d'un lieu à un autre, mais a incité transporteurs, assureurs et chargeurs, à reconsidérer le cadre traditionnel dans lequel s'effectuaient les opérations commerciales. Faut-il envisager un changement radical de la responsabilité du transporteur, soit en supprimant, purement et simplement toute responsabilité de celui-ci, soit, au contraire, en créant une obligation inconditionnelle de résultat qui rendrait alors inutile l'assurance des marchandises ?

Ces solutions extrêmes présentent de réels inconvénients. Nous les étudierons dans la seconde partie consacrée à l'étude du projet de convention de la CNUDCI. Notons simplement ici, qu'un certain nombre de transporteurs ont reconnu qu'une extension substantielle de leur responsabilité, était impraticable dans le cadre d'une garantie "protection et indemnité". Ils ont choisi une solution inverse en prenant sur le marché traditionnel de l'assurance (par l'intermédiaire d'un groupe composé de Compagnie d'assurances et de souscripteurs du LLOYD), une police globale couvrant l'assurance du navire des conteneurs, des marchandises, des divers intérêts à terre et de leur responsabilité.

Les transporteurs intéressés ont souscrit une assurance facultés traditionnelle pour la marchandise, du type "tous risques", assortie de toutes les clauses additionnelles nécessaires (guerre, émeute etc....) et des exclusions habituelles (vice propre, vice caché, retard). Ainsi ont été émis les "connaissements assurés", remplaçant le connaissance traditionnel et la police d'assurance marchandises qui l'accompagne.

A/ "Le connaissance assuré"

Cette expérience fut réalisée dans les années 1968-1969, par deux grandes compagnies britanniques effectuant des échanges commerciaux par conteneurs entre l'Europe et l'Australie. L'idée d'un connaissance assuré n'était pas nouvelle, car une combinaison contrat de transport / contrat d'assurance, avait été déjà proposée aux affréteurs par les transporteurs maritimes et terrestres. Cependant, la nouveauté réside dans le fait que les dispositions proposées devaient s'appliquer à tous les transporteurs de conteneurs de ces deux compagnies, sur cette ligne, et les affréteurs, en conséquence ne pouvaient plus choisir entre leur propre contrat d'assurance, et la couverture "offerte" par les compagnies d'armement. Les principaux avantages de ce système, selon les Compagnies, étaient les suivants :

- La couverture systématique des chargements en pontée.
- Il n'y aurait plus besoin de procéder à l'établissement de règlements d'avarie commune.
- La disparition des problèmes relatifs aux recours juridiques faisant apparaître des interférences de responsabilité.

Les objections formulées, cependant, ont été très sévères et peuvent être résumées comme suit ⁽⁴¹⁾:

- Les affréteurs-chargeurs, surtout les plus importants, qui bénéficiaient de conditions avantageuses pour leurs polices flottantes, grâce à leurs bonnes statistiques, car ils prenaient soin du chargement, perdaient le bénéfice des avantages résultant de cette bonne gestion. Bien plus, ils devraient supporter les résultats moins bons des autres affréteurs, qui peuvent être leurs concurrents, car les primes d'assurances seraient les mêmes pour tous.
- qui plus est, les primes ne pourraient pas être facilement comparées aux primes des "polices d'abonnement".
- les conditions d'assurance ne pourraient pas être faites "sur mesure", selon les besoins du transporteur.
- comme l'assurance doit être souscrite par le transporteur, qui habituellement n'est ni propriétaire, ni intéressé à la marchandise (c'est-à-dire copropriétaire), l'incitation à prévenir les pertes devrait diminuer. En conséquence, les transporteurs estimaient que le taux de prime augmenterait inévitablement.
- La disparition (dans la pratique), de l'avarie commune, ne serait pas nécessairement toujours à l'avantage de l'affréteur : ainsi dans le cas de recours compliqués après un incendie par exemple.

(41) cf.: "Australian Financial Review" du 24 Octobre 1968 - "Container group insurance package deal collapses".

- Il a toujours existé et il existe encore de la part des commerçants, un indéfinissable préjugé défavorable à l'égard des arrangements entre leurs mandataires.
- Enfin, de grands changements apparaîtraient dans les portefeuilles des courtiers et des Agents souscripteurs, et la menace pèserait de voir certains courtiers, proches de quelques très importantes compagnies de transport maritime, obtenir un quasi monopole du marché.

Toutes ces raisons ont incité le conseil des chargeurs britanniques à décliner une telle proposition de "connaissance assuré". Qu'en est-il donc de la situation des usagers du transport porte-à-porte après cet échec ?

Pour les chargeurs, l'assurance maritime sur facultés leur offre déjà une garantie "de magasin-à-magasin", et la situation créée par le trafic des conteneurs n'est pas préoccupante. Mais quel du transporteur ?

Les autres problèmes sont étudiés par différents organismes (O.N.U., C.C.I., etc...) afin d'aboutir à une Convention réglementant le transport combiné des marchandises.

B/ Le transport combiné :

La notion de transport combiné apparue avec les conteneurs, s'applique à l'hypothèse suivante : un transport entre magasins situés dans deux pays étrangers, par au moins deux moyens de transports différents.

(le transport combiné ou multimodal ou intermodal, au cours duquel le conteneur sera convoyé par route-rail-mer, par exemple, n'implique pas qu'au moins l'une des fractions du trajet sera maritime ou fluviale).

1/ - Définition :

Le 22 Mai 1974, le Comité mixte des transports par conteneurs de la C.C.I. a pris la décision de remplacer les termes "marchands" par "ayants-droit à la marchandise" et "commissionnaires de transport" par "Entrepreneurs de transport combiné" ou "E.T.C.".

Le transport combiné signifie donc que des marchandises sont transportées d'un endroit quelconque dans un pays où elles sont prises en charge, jusqu'au lieu de leur destination finale dans un autre pays : lieu de livraison ⁽⁴²⁾. C'est ainsi que l'entrepreneur de transport combiné (E.T.C.) est la personne dont le travail consiste à s'acquitter de l'ensemble du transport et des services y afférents depuis le moment de la prise en charge, jusqu'à la livraison. ⁽⁴³⁾

Cependant, le critérium n'est pas le transport physique mais la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde de l'E.T.C. Cette période coïncide également avec celle de la responsabilité de ce même entrepreneur.

Notons que le système de responsabilité est encore le même - tout au moins si, au cours du transport, une perte ou une avarie survient à un moment qui demeure

(42) cf.: Règles de TOKYO - Article 1 & 2 - C.M.I.
"documents" III - 1969 - page 56

(43) cf.: Convention T.C.M. article 2 (convention sur le Transport international combiné de marchandises - 1970). Rapport de la C.C.I. N° 196.

inconnu - si l'entrepreneur de transport combiné délègue ses fonctions à des sous-traitants. (Ainsi, par exemple : la règle 5 B de la Conférence Europe / Afrique du Sud et du Sud-Ouest).

Enfin, nous devons distinguer le transport combiné du transport "de bout-en-bout" (ou "Through transport"). Ce dernier signifie qu'une marchandise est transportée consécutivement par différents transporteurs qui ne sont pas responsables pour l'ensemble du transport, mais, seulement, pour la fraction de transport qu'ils ont effectué. Et celui-ci ne nécessite pas divers moyens de transport.

2 - Simplification de la documentation :

En fait, pour une opération de transport combiné, un seul document est nécessaire, ce qui simplifie la "procédure administrative".

Ce document fixe les conditions du contrat de transport, et conserve tous les avantages et garanties essentiels des documents traditionnels. Il est établi au début du voyage, et porte sur l'ensemble du transport; il peut donc être un connaissance porte-à-porte. Ainsi il n'est plus nécessaire d'établir toute la série de documents qui sont émis par les armateurs traditionnels et les autres transporteurs, par exemple, connaissances - bons de livraison, sans compter les différents contrats de transports et les certificats d'origine. Cependant, aucune Convention internationale de Transport Combiné n'a encore été ratifiée, pas même "les Règles de TOKYO" de 1969, pas plus que la Convention T.C.M de Rome de 1970, qui, toutes deux, proposent par leur texte une uniformisation des documents de Transport Combiné.

En attendant, les entrepreneurs de transport combiné émettent leur propre type de document fondé sur l'unique contrat de transport ou d'affrètement, appelé, dans ce cas : Connaissance de Transport Combiné.

Sur ces documents il n'est pas nécessaire de faire figurer le nom du navire porte-conteneurs chargé du transport, mais, en général, ils autorisent le transporteur à stocker les conteneurs sur le pont, sans accord spécial de l'affréteur. Ces documents laissent l'initiative des méthodes de transport et des routes à suivre, à l'entrepreneur de transport combiné, et ils précisent bien si la responsabilité du transporteur peut être ou non recherchée en cas de retard. En outre, ils contiennent les noms et adresses de l'entrepreneur de transport combiné et de l'affréteur, ainsi que la date et le lieu d'émission du document d'une part, les lieux de chargement et de déchargement de la marchandise d'autre part.

Pourtant, même si aucune Convention internationale n'a encore été ratifiée, les entrepreneurs de transport combiné les plus en vue ont adopté les règles de la C.C.I. pour les connaissements qui servent de référence en la matière ⁽⁴⁴⁾, et prennent des dispositions pour que de tels documents puissent être négociables.

En effet, même si le crédit documentaire est moins utilisé que par le passé, négliger cette fonction du connaissement (ou : document de transport combiné), aurait pour conséquence de vouer à l'échec l'usage de celui-ci.

(44) cf. : Documents N° 290 & 298 de la C.C.I.

3/ - La négociation du connaissement de transport combiné

La question de l'acceptation par les banques de ce document comme instrument de crédit documentaire est primordiale, les raisons principales en sont les suivantes :

Au moment où les marchandises (conteneurs) sont prises en charge pour la première fois, en vue d'un transport combiné par l'entrepreneur de T. C., celui-ci émet son propre connaissement. Ce document ne porte pas, nous l'avons vu, le nom du navire transporteur. Cependant, l'entrepreneur de transport combiné s'acquitte du transport dans son intégralité, du début à la fin, et non seulement en tant que transporteur maritime, alors que le connaissement, par définition, est un document utilisé en matière de transport maritime uniquement.

C'est précisément ce point qui pourrait créer des difficultés auprès des banquier (et des courtiers maritimes), car quelques lois nationales déclarent que le connaissement considéré comme "titre légal", ne peut concerner que le transport maritime, et non une suite de plusieurs modes de transport, pouvant être assumés par différents transporteurs (entrepreneur de Transport Combiné et sous-traitants).

Mais, en fait, nous pensons que tant que les règles de la C.C.I. seront incluses dans le document émanant de l'entrepreneur de transport combiné, les problèmes les plus importants seront écartés. Et donc, le

document sera accepté, bien qu'il ne précise pas que les marchandises sont embarquées à bord d'un navire dénommé, et bien qu'il sous-entende que les marchandises conteneurisées pourront être transportées en pontée.

Il apparaît donc, qu'en l'absence d'une Convention Internationale largement acceptée, les transporteurs maritimes trouvent dans les règles de la C.C.I., un instrument de référence intéressant, synonyme de sérieux. Nous étudierons les problèmes juridiques posés par le Transport Combiné des marchandises dans la seconde partie de cette étude.

*
* *
*

Contentons-nous, pour le moment, de relever la nécessité qu'il y a de réviser certaines dispositions relatives aux connaissements, en particulier l'adaptation des "Règles de La Haye" au transport multimodal d'une part, et, d'autre part, de prendre conscience de la pression exercée par les "pays chargeurs", en général les pays en voie de développement, qui contestent au sein de l'O.N.U., la répartition des risques, cet équilibre des responsabilités, entre chargeurs et transporteurs, tel qu'il existe à l'heure actuelle.

En effet, ces pays, par leur porte-parole "Le Groupe des 77", pour l'avenir desquels les échanges internationaux présentent une importance capitale, considèrent que les textes en vigueur avantagent considérablement les transporteurs maritimes. Cette situation désavantagerait leur propre commerce extérieur. C'est pourquoi, après la Conférence des Nations-Unies pour le commerce et le développement (C.N.U.C.E.D.), à New-Delhi en 1968, la C.N.U.D.C.I. (Commission des Nations Unies pour le droit commercial international) a été saisie pour préparer les textes d'une nouvelle Convention, remplaçant celle de 1924. Nous examinerons ce projet dans la seconde partie de notre étude.

Auparavant, dans une section seconde, nous essaierons de dégager les idées-force qui ont amené les pays en voie de développement, à demander (sinon imposer) la révision de la Convention de Bruxelles de 1924 sur les transports maritimes.

*

*

*

*

Section 2 : Les objections formulées à l'encontre des usages maritimes commerciaux par les pays en voie de développement, tendent à remettre en question l'équilibre entre les droits et obligations des transporteurs et des propriétaires de marchandises.

Si les doléances des chargeurs des pays en voie de développement ne sont pas fondamentalement différentes de celles des chargeurs des pays développés, nous devons toutefois prendre conscience de l'importance de la question soulevée par ces pays, représentés au sein de l'O.N.U. par le "groupe des 77". En effet, il s'agit non seulement, de revendications d'origine politique émanant de pays industriellement défavorisés, mais aussi, de revendications à caractère politico-économique, dans la mesure où ils sont utilisateurs de navires, ressentant ainsi davantage les effets d'une réglementation et de pratiques qui ont tendance à favoriser les armateurs.

Ces deux orientations guideront notre étude.

Sous-Section 1 : Les critiques des pays en voie de développement ont d'abord un caractère économique.

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, on "attribuait un caractère supranational à une grande partie du corpus du droit maritime, appliqué par les Tribunaux de divers pays" ⁽⁴⁵⁾. Conséquence de cette situation : Bien souvent les pays en voie de développement ont adopté les

(45)^a Less developed countries and developed country Law : problems from the law of Admiralty" - R.HOLLAWELL - vol 7 - Columbia journal of Transnational law - N° 2 - 1968 - Page 205

lois nationales des pays industrialisés, traditionnellement armateurs, ceci pour deux raisons essentielles. Les usages du commerce maritime international imposaient implicitement l'adhésion à des réglementations largement admises, figurant sur les connaissements. D'autre part, dans la majeure partie des cas, la place laissée à l'innovation était réduite, dans la mesure où ces mêmes usages correspondaient aux lois nationales des anciennes métropoles, et les pays qui avaient récemment accédé à l'indépendance, reprenaient un modèle qu'ils connaissaient bien.

A ce propos, R. HOLLAWELL déclarait :

"Comme ce corps plus ou moins uniforme de droit maritime a été façonné par des pays développés, et plus précisément par des pays possédant une marine marchande, il se peut qu'il tende implicitement à désavantager les pays peu développés. Dans la mesure où le droit maritime est plus favorable au transporteur qu'au chargeur, il désavantage les pays peu développés qui, dans l'ensemble, n'ont pas de grandes flottes marchandes... En tout cas, ceux de ces pays qui n'entendent pas se doter d'une grande flotte marchande, ont évidemment intérêt à ce que leur loi nationale ne porte pas préjudice aux chargeurs".

Le problème à résoudre peut donc se résumer de la façon suivante : en cas d'avaries à la cargaison, doit-on conserver un équilibre entre les droits et obligations du transporteur, et ceux du propriétaire des marchandises, ou, au contraire, peut-on favoriser le transporteur maritime, par un système d'exonération ou de limitation de responsabilité ?

§ 1 - Les chargeurs tributaires des règles
établies par les armateurs :

A/ La recherche d'un compromis :
La Convention de Bruxelles de 1924

Un certain paradoxe doit être relevé ici, dans la mesure où les origines de la pratique du commerce maritime moderne sont très anciennes. En effet, c'est au XII^e siècle qu'apparaît l'assurance maritime (celle-ci deviendra une activité commerciale vers 1600), qui avait pour but, à cette époque, de protéger les armateurs entre eux. Or, très rapidement, il est apparu que cette protection pouvait également servir les intérêts des propriétaires de marchandises, car, par la combinaison des soins apportés aux "facultés" par l'armateur-transporteur et l'assurance de celles-ci, le propriétaire des marchandises estimait ne pas devoir supporter les avaries subies par les marchandises.

Cependant, dans la pratique, les intérêts divergents des transporteurs, qui voulaient étendre les cas d'exonération de leur responsabilité, et ceux des assureurs maritimes, qui désiraient limiter l'étendue des risques couverts par eux, auraient pu battre en brèche cet idéal, d'équilibre risques-responsabilité. C'est pourquoi, après plusieurs années d'hésitations et de conflits, on aboutit à un premier résultat qui a pour nom "Harter Act" aux U.S.A. (1893) "Carriage of goods by Sea Act" en Australie (1904) etc... Là encore les limites d'un tel système de réglementations différentes selon les pays se faisaient lourdement sentir, et comme nous l'avons vu précédemment, les principaux armateurs, assureurs, chargeurs des grandes nations

maritimes émirent le voeu d'uniformiser la législation internationale du commerce maritime. A cet effet, le gouvernement britannique, sous la pression de ses dominions, exigera des armateurs qu'ils acceptent un accord.

Le C.M.I. ⁽⁴⁶⁾ fut chargé de cette tâche de coordination qui aboutit à la Convention Internationale de Bruxelles du 25 Août 1924. Celle-ci n'avait pas pour but de remplacer le contrat de transport, mais comme son titre l'indique, d'unifier certaines règles en matière de connaissements, limitant dans un cadre strict les responsabilités et obligations du transporteur. En compensation il s'est vu conférer des droits et recours précis. Le principe de la responsabilité du transporteur était acquis, modulé par un système d'exonération et de limite de responsabilité.

B/ Les critiques du système :

Par hypothèse, un compromis ne peut donner entière satisfaction à toutes les parties en cause. C'est ainsi que les chargeurs critiquèrent la répartition des responsabilités en cas de perte ou dommage à la marchandise, au cours du transport maritime.

Un point alimentait les sources de conflit. De nombreux Etats profitant de la possibilité "d'adaptation" du texte à leurs législations internes, avaient donné à l'article 10 une interprétation très restrictive. Ils limitaient le champ d'application de la Convention, aux transports internationaux et non aux transports internes (cf : loi française de 1936, loi italienne etc...) En sens inverse, les U.S.A. et la loi Belge, par exemple, étendent la Convention aux connais-

(46) cf : R.RODIERE "Traité Général de Droit Maritime"
Vol.II - N° 577

sements émis par les Etats non contractants, mais dont le chargement est à destination d'un port d'un pays contractant, et dans le même temps, ils ne distinguent plus les transports internationaux des transports nationaux (ou internes).

Les conséquences de ces critiques sont connues et ont donné lieu aux Conférences de Rijeka (1959) et de Stockholm (1963). Les travaux de la première portèrent sur l'extension du domaine d'application de la Convention de Bruxelles, le C.M.I. recommandant un amendement à l'article 10, en vue de cette extension. La seconde élaborait un projet de protocole qui servit de base à la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967. Cette dernière conférence (Bruxelles 1967-1968) devait avoir pour unique ordre du jour, les résolutions adoptées à Stockholm par le C.M.I. (Modifications des articles : 3 § 1 ; 3 § 4 ; 3 § 6 ; 4 § 5 ; 4 Bis ; 9 nouveau : dommages nucléaires, et 10). Cependant, il apparut nécessaire d'ajourner "ad nutum" le problème de la limite de responsabilité du transporteur. (A Stockholm on avait retenu comme base de limitation le "colis" ou "unité". Les U.S.A. proposèrent le "poids" comme dans les autres modes de transport.)

Alors que la "Commission des connaissances" avait adopté le texte de Stockholm, étendant l'application de la Convention à tout connaissance portant sur le transport international de marchandises, pour autant que, soit le port de chargement, soit le port de déchargement, ou les deux, appartiennent à un Etat contractant, l'Assemblée plénière remit tout en cause en revenant à la solution de 1924. C'est-à-dire, connaissance créé dans un Etat contractant, ou soumis à la "Paramount Clause" américaine. L'étude de cette question fut donc repoussée à une date ultérieure.

Ce très rapide "catalogue" des conférences internationales qui ont suivi la Convention de Bruxelles de 1924, permettra sans doute de rappeler l'équilibre fragile sur lequel repose "l'uniformisation des règles" en matière de transport maritime. Notre propos n'est pas, ici, d'étudier en détail les différentes étapes de la construction du texte actuel, mais de faire ressortir les divergences d'opinion entre armateurs et chargeurs. Pour illustrer ce contexte il suffit de se rappeler le climat qui régnait au sein des différentes délégations.

Lors des discussions qui ont abouti à l'élaboration des règles de la Convention de Bruxelles de 1924 de nombreuses délégations souhaitaient voir supprimer "le catalogue" des exceptions au principe de responsabilité du transporteur. Pourtant, ces exceptions ont été maintenues sous la forme qui est actuellement la leur, parce que cette série de cas d'exonérations a été défendue avec "tant d'acharnement que cela constituait un ultimatum" (cf. : S. BRACKHUS "The Hague rules catalogue" in : Six lectures on the Hague Rules - Göteborg Akademiförlaget - Gumperts - 1967 - page 21). A la Conférence de Bruxelles de 1922, Sir Norman Hill, porte parole des armateurs britanniques avait déclaré : "Ces règles (de La Haye) ne pourront être acceptées que si nous obtenons l'accord des armateurs, et je ne crois pas pouvoir l'obtenir, si je ne puis leur signaler les exceptions auxquelles ils sont habitués depuis longtemps⁽⁴⁷⁾".

(47 cf.: rapport de la Haye - 1921 / 1922 page 145 -
et Procès-Verbaux - 1922 - page 147

Et Sir Leslie Scott d'affirmer : L'énumération (i. e. la liste des exceptions) ne contient rien d'autre que les clauses d'exception qui figurent dans presque tous les connaissements en usage dans le monde..." Les Anglais se présentaient, donc, comme des défenseurs "inconditionnels" du système proposé, s'opposant par la-même aux chargeurs, parmi lesquels les U.S.A. qui entendaient moduler ce qu'avait d'un peu arbitraire une telle prise de position. D'ailleurs le Lord Justice Scrutton (in : "Gosse Milliard" - Canadian Government merchant marine Ltd - 1929 - Lloyd's law Reports - 101), n'hésite pas à déclarer : "Les U.S.A. n'ont jamais été, sauf en de rares périodes, un pays d'armateurs, et ils abordent donc les questions de transports maritimes en tant que propriétaires de cargaisons. Je ne peux concevoir que leurs décisions, si respectables qu'elles soient, doivent l'emporter sur les arrêts en la matière, des tribunaux du pays qui a la plus grande flotte marchande du monde".

Les mots parlent d'eux-mêmes, et point n'est besoin de commentaires pour comprendre que les grands armateurs voulaient imposer leurs desiderata. Les objections n'ont pas disparu et la C.N.U.C.E.D., dans un rapport sur "les connaissements"⁽⁴⁸⁾ a établi la liste des principaux points délicats qui ont pu être relevés à la suite d'une enquête effectuée auprès des différents intéressés.

(48) "Les connaissements" - 1971 - Document CNUCED :
TD / B / C.4 / ISL / 6 / Rev 1 /

§ II - Les griefs des chargeurs à l'encontre
des règles de la Convention de Bruxelles
du 25 Août 1924 (et Protocole de 1968) -

A/ La Convention de Bruxelles de 1924, au service
d'une activité professionnelle : l'armement.

Selon le document du secrétariat de la CNUCED
la consultation des chargeurs, transporteurs et assu-
reurs fait apparaître les critiques suivantes :

- L'incertitude due aux termes imprécis et ambigus
de la Convention, donnant lieu à des interpréta-
tions contradictoires (d'où le problème de la
répartition de responsabilités entre les chargeurs
propriétaires des marchandises et les armateurs
transporteurs.)
- Les clauses exonératoires de validité figurant
aux connaissements.
- Les exemptions prévues par la Convention, spécia-
lement pour les transports par mer, dans des cas
où la responsabilité devrait logiquement incomber
au transporteur, telles que celles qui l'exonèrent
de responsabilité en cas de négligence de ses
préposés et agents de la navigation ou dans l'ad-
ministration du navire etc...
- Les incertitudes dues à l'interprétation des ter-
mes tels "déroutement raisonnable"; "diligence
raisonnable" etc...
- Les ambiguïtés qui entourent la notion de naviga-
bilité des navires de transport de marchandises.

- La limitation de l'engagement de la responsabilité du transporteur par "unité. (Le protocole de 1968 étant entré en vigueur, cette question est partiellement résolue).
- Les clauses de compétence et d'arbitrage.
- L'influence de la protection juridique accordée aux cargaisons qui, en raison de leurs caractéristiques particulières, nécessitent un arrimage spécial etc..., et à celles qui doivent être expédiées en pontée (conteneurs par exemple).
- Les clauses qui permettent apparemment au transporteur de dérouter le navire et de transborder la marchandise ou de la débarquer en-deçà ou au-delà du port de destination désigné dans le connaissement, aux risques et frais du propriétaire de la cargaison.
- Les clauses donnant apparemment le droit au transporteur de remettre les marchandises sous la garde d'entreprises spécialisées à terre, dans des conditions telles, qu'il devient pratiquement impossible d'obtenir du transporteur ou de l'entrepôt, le règlement de la réclamation relative à la cargaison.

Cette liste de dix thèmes de réflexion possède un "tronc commun" malgré la diversité apparente des rubriques : la condamnation de l'équilibre actuel existant dans les rapports entre propriétaire de la cargaison et le transporteur maritime. L'attitude des chargeurs tendrait à accroître les risques supportés par le transporteur, et à réduire simultanément ceux qui resteraient à

la charge du propriétaire de la cargaison. Après tout, le dicton populaire selon lequel "L'Histoire n'est qu'un éternel recommencement" serait une nouvelle fois vérifié, dans la mesure où au cours de la période antérieure au XVIII^e siècle, la plus grande partie des risques étaient à la charge du transporteur.

B/ La protection du transporteur ne pénalise-t-elle pas le coût du transport ?

Aujourd'hui, il devient presque un lieu commun de prétendre que l'originalité de l'activité du transporteur maritime réside dans le fait que celui-ci est soumis à des contraintes particulières : par exemple, la valeur élevée des marchandises transportées en grande quantité sur un seul navire, "fragile embarcation" livrée aux intempéries d'un océan parfois cruel. C'est pourquoi, la protection du transporteur maritime doit demeurer la règle. Cependant, une trop forte protection peut, dans certains cas, apparaître comme un facteur d'augmentation du coût du transport, et, par là, du prix de la marchandise rendue à destination. Ceci est particulièrement frappant dans les rapports qui existent entre l'assurance responsabilité du transporteur maritime, et l'assurance des facultés qui peut être souscrite par le propriétaire des marchandises.

Ainsi, théoriquement, le propriétaire de la marchandise ne devrait pas avoir à s'assurer contre les risques de pertes ou de dommages qui relèvent normalement de la responsabilité du transporteur, en vertu du contrat de transport. L'article 3 § 2 de la Convention de Bruxelles déclare qu'outre l'obligation qui lui est faite de mettre le navire en état de navigabilité,

"Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, qui définit ses droits et obligations procèdera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées".

Cependant, les dispositions de cette Convention, par leur imprécision concernant les risques, les responsabilités et la charge de la preuve, amènent le propriétaire de la marchandise à souscrire un contrat d'assurance, alors même que selon les termes de ladite Convention la responsabilité du transporteur serait engagée. Cette attitude de méfiance des propriétaires de marchandises résulte du fait que les principales puissances maritimes, en ratifiant le texte de 1924 ou en adoptant une législation analogue, ont pour la plupart accepté un système de responsabilité et de répartition des risques, qui n'est pas fondé sur une évolution quantitative des aspects économiques qu'il comporte. En effet, si les propriétaires de marchandises avaient la certitude que le contrat de transport rend le transporteur réellement responsable, ils pourraient se contenter de ce contrat étant assurés d'une indemnisation intégrale en cas d'avarie ou de perte de la cargaison.

La police d'assurance-facultés couvre donc certaines pertes pour lesquelles le navire est responsable (l'assureur règle, en effet de nombreux sinistres dans lesquels la négligence du navire a été à l'origine de la perte (49)).

(49) cf.: G. GILMORE et C.L. BLACK : "The law of Admiralty" - Brooklyn the foundation Press - inc - 1957 page 169

Certains trouvent une justification de cette pratique, dans le fait que le transporteur s'assure contre les risques de pertes physiques, ou de dommages à la marchandise; ainsi il n'y aurait pas, selon eux, de "double assurance" au sens technique du terme. Ceci est corroboré par l'attitude des assureurs de grands marchés (de l'assurance) qui justifient cette dualité en prétendant qu'elle répond à des besoins distincts et des responsabilités différentes des parties. Pourtant, l'évènement qui est à l'origine de la perte ou du dommage, couvert par l'assurance, n'est-il pas le même? Sir Norman HILL avait d'ailleurs déclaré en 1923, devant le Joint Select Committee on carriage of goods by sea : "L'un des buts des Règles de la Haye, est d'épargner au commerce maritime, le coût de la double assurance, c'est-à-dire, l'assurance à la fois des armateurs et des chargeurs. Car, depuis cinquante ans, les doutes et incertitudes imposent au commerce maritime, le coût de la double assurance pour beaucoup des risques propres au voyage"⁽⁵⁰⁾.

Depuis cette date, la Convention est entrée en vigueur, et... l'assurance-facultés n'a pas disparu ! Une solution selon la C.N.U.C.E.D., consisterait, soit à accroître la responsabilité du transporteur maritime, et à donner ainsi la certitude au propriétaire des marchandises d'être indemnisé; soit au contraire, d'augmenter les risques à la charge du propriétaire des marchandises, en diminuant la responsabilité du transporteur.

(50) Rapport publié par H.M.STATIONERY Office - Londres 1923 - et document CNUCED "Les connaissances" 1971 TD / B / C.4 / ISL / 6 / Rev 1 / page 32

La seconde hypothèse doit être écartée d'emblée car elle serait anti-économique, à cause du coût excessif de l'assurance-facultés qui en résulterait et des répercussions sur le prix, à destination, de la marchandise. La première, par contre, bénéficierait, à une époque, de l'appui de la C.N.U.D.C.I., qui prétend d'ailleurs à cet égard ⁽⁵¹⁾ que "... si tous les risques étaient mis à la charge du transporteur, il ne résulterait de ce transfert, aucune augmentation du coût global de l'assurance intégrale de ces risques".

Il nous paraît très optimiste de voir dans ce remède-miracle, la disparition des maux dont souffrent aujourd'hui les chargeurs. Car, en tenant pour acquise une responsabilité renforcée du transporteur maritime, il subsisterait nécessairement quelques exonérations, et le propriétaire de la marchandise souscrirait encore une assurance le mettant à l'abri de ces risques. La conséquence serait la suivante : une augmentation du prix du fret qui serait répercutée sur le chargeur, d'une part, et une assurance facultés d'un nouveau type souscrite par le chargeur lui-même, d'autre-part. Le but ne serait donc pas atteint.

De plus, sans nous étendre sur ce problème, pour le moment, il est de règle que l'assurance-facultés soit modulée et se présente sous la forme d'une sorte d'assurance "à la carte" pour le propriétaire de la marchandise, car l'assureur tient compte des résultats statistiques de son client, pour fixer la prime. Nous aborderons ces problèmes plus en détail lorsque nous étudierons le projet de Convention de la CNUDCI.

(51) cf.: document C.N.U.C.E.D., cité à la note (50)
n° 165 - Page 32 -

En outre, les pays en voie de développement qui désirent créer leur propre marché de l'assurance, seraient vraisemblablement handicapés par cette nouvelle réglementation qui aurait pour effet une concentration des risques. Cette concentration de risques pouvant être lourde de conséquence en cas de sinistres importants répétés. Leur Trésorerie serait-elle suffisante ? Nous ne le pensons pas, et le seul remède pour ces pays serait de se réassurer auprès des grands marchés. Si bien qu'ils seraient encore tributaires des pays de tradition maritime. Ce désir de création de nouveaux marchés d'assurances maritimes doit être envisagé dans une sous-section seconde.

*

* *

*

Sous-Section 2 : Les critiques des pays en voie de développement ont aussi un caractère politico-économique.-

Ainsi que nous l'avons vu précédemment, les chargeurs, et surtout les pays en voie de développement ne veulent plus subir le "dictat" des nations traditionnellement maritimes. Si l'on peut noter à travers ces remarques un souci de meilleur équilibre économique des relations entre transporteurs et chargeurs (propriétaires de marchandises), les critiques de ces mêmes pays prennent un tour politique dans la mesure où ils ambitionnent de créer leurs propres marchés d'assurances, à part entière, ceci depuis leur indépendance.

En effet, la plupart des pays en voie de développement sont dépendants de l'étranger pour l'importation des produits finis : biens d'équipement etc... Par ailleurs, étant assez gros exportateurs de matières premières, le commerce international joue un grand rôle pour leur économie. En conséquence, l'assurance des facultés (maritimes), si elle était développée au sein de ces mêmes pays, pourrait devenir une source de revenus importante. Cependant, des difficultés apparaissent, qui limitent les résultats de telles expériences.

§ 1 - Les difficultés de création de marchés d'assurance autonomes dans les pays en voie de développement.

Nous limiterons ce développement à l'étude des problèmes qui se posent pour l'assurance des facultés.

L'assurance des marchandises s'avère être une technique assez complexe, très spécialisée. Elle nécessite une expérience importante. Dès lors, il en résulte que les pays en voie de développement n'ayant pas l'expérience nécessaire en la matière, ne peuvent offrir ni garanties, ni services satisfaisants, ce qui limite considérablement les possibilités de développement de cette branche d'assurance.

De plus, la concentration des risques sur les nouveaux types de navires (cf. : ci-dessus chapitre 1) contraint les Compagnies d'Assurances à prévoir une Trésorerie, qui bien souvent fait défaut dans les pays considérés. En conséquence, les marchés locaux d'assurances maritimes de ces pays, se trouvent dans l'obligation de fixer des taux de prime plus élevés que ceux offerts sur les marchés internationaux. En outre, l'incertitude d'un règlement rapide des sinistres, amène les importateurs et les exportateurs des pays en voie de développement, à souscrire leurs assurances-facultés sur les grandes places.

§ II - Les solutions proposées :

A/ Le protectionnisme :

Confrontés à cette attitude de méfiance, certains Etats ont imposé l'assurance des importations sur leur marché national. La rigueur du système fit apparaître rapidement des inconvénients dont les conséquences allèrent à l'encontre du but recherché. Ainsi, l'Argentine qui avait opté pour cette solution reconnaît que les primes retenues avaient plus que triplé

par rapport aux primes cédées par les Compagnies d'assurances opérant dans cette branche. Certains autres pays, tels l'Inde et l'Algérie, pensaient trouver un compromis valable en signant un accord avec des pays tiers.

Ainsi, les échanges commerciaux entre l'Inde et les U.S.A. devaient être assurés pour moitié en Inde et pour moitié aux U.S.A. (Le même principe régit l'accord passé entre l'Algérie et la République populaire de Chine).

Cependant, de telles décisions allaient à l'encontre du principe de la liberté du choix de l'assurance transport. En effet, cette liberté ne peut exister que si les marchés intérieurs sont ouverts à la concurrence internationale, facilitant par là-même le commerce international. En 1975, la Chambre de Commerce Internationale (C.C.I.) présentait un document dans lequel elle déclarait (52) :

- "L'obligation d'assurer les importations dans les pays importateurs, peut amener le vendeur à exiger, pour sa propre sécurité, un paiement comptant, ou à ne consentir que des crédits à court terme. Le vendeur peut également se sentir obligé de souscrire une assurance supplémentaire, pour se prémunir contre l'absence ou l'insuffisance éventuelle de l'assurance souscrite par l'acheteur. Une telle atmosphère d'incertitude conduit à une augmentation des coûts de l'assurance, et à la souscription de polices faisant inutilement double emploi; elle peut aussi amener les pays exportateurs à

(52) "Liberté de l'assurance-transport" Déclaration adoptée le 17 Octobre 1975 par le groupe de travail spécial en matière d'assurance de la C.C.I. (Document C.C.I. n° 121 - 2/ 40 - paragr.9)

à exiger par mesure de rétorsion, que les exportations soient assurées sur son propre marché".

Il semble donc qu'un protectionisme trop rigoureux desserve finalement les marchés des pays en développement qui, simultanément, ont reconnu l'intérêt commercial et économique de l'assurance-facultés, en abandonnant progressivement la thèse selon laquelle la responsabilité du transporteur maritime devait être renforcée. (Celle-ci sera étudiée plus en détail dans les développements consacrés au projet de Convention de la CNUDCI).

Mais alors nous nous posons la question de savoir comment les pays défavorisés économiquement peuvent-ils sortir de ce cercle vicieux ? et quelles solutions ont-ils proposées ?

B/ La création des nouveaux marchés et la coopération internationale :

Nous pensons que, seule, une concertation internationale en vue d'une réelle coopération serait en mesure de résoudre, en partie, ces problèmes, car la formation professionnelle pourrait ainsi être assurée par les Sociétés reconnues sur le plan international. Ceci est d'ailleurs ressenti par bon nombre de Compagnies d'assurances qui, avant l'indépendance des colonies possédaient des filiales devenues autonomes, ont été nationalisées; leur personnel est bien souvent formé par les anciennes Compagnies dont elles dépendaient. Qui plus est, les "Sociétés-mères" jouent toujours le rôle de conseiller économique et juridique.

De plus, les organismes centraux de réassurance peuvent jouer un rôle positif, car ils peuvent obtenir des statistiques plus précises et plus complètes sur les marchés en voie de développement. Ce qui pourrait diminuer les taux de prime locaux. Mais, encore une fois, les objectifs commerciaux de ces institutions sauront-ils s'effacer devant les intérêts nationaux ? C'est une question de politique ⁽⁵³⁾.

A cet égard, la France a fait remarquer que les efforts des pays en voie de développement pour attirer les contrats sur leur propre marché, ne devaient pas être mis en échec par une réassurance excessive auprès des pays développés, et qu'il fallait accroître l'importance des risques retenus pour leur placement dans les pays en voie de développement, à l'aide de dispositifs appropriés. Les pools de réassurance - comme il en existe au niveau régional ou sous-régional dans les zones en développement - peuvent absorber une partie de l'excès de risques pour chacun des pays intéressés.

Ce désir de coopération a été exprimé à l'article 7 de la Résolution n° 9 (VII) : "Assurance maritime des marchandises, prise par la Commission des Invisibles et du financement lié au Commerce", le 6 Novembre 1975.

Depuis cette date, plusieurs conférences se sont tenues, citons parmi les plus récentes :

- La deuxième conférence maritime internationale organisée par la C.C.I. à OPATIJA (Yougoslavie) en Mai 1977, dont il ressort que :

- . L'intervention des gouvernements dans le domaine des transports maritimes est jugée irré-

(53) cf.: CNUCED "Problèmes de réassurance dans les pays en voie de développement" - doc. n° TD / B / C.3 / 106 / Rev. 1
et CNUCED "L'assurance maritime de marchandises" doc. n° TD / B / C.3 / 120 - page 69

versible; (souhaitons qu'elle ne soit pas excessive !).

- La coopération régionale en matière de transports maritimes a été reconnue comme un désir naturel qui doit cependant pouvoir s'intégrer dans un cadre beaucoup plus international.

- La huitième session de la Commission des transports maritimes de la CNUCED, Genève, le 12 Avril 1977, qui a retenu au point 8 de son ordre du jour (consacré à l'assistance technique que peuvent obtenir les pays en voie de développement, dans le domaine des transports maritimes et des ports), le besoin de collecte de renseignements, parmi lesquels ceux consacrés à l'assurance des cargaisons.

Les Conférences tenues lors de "l'OCEANEXPO" de BORDEAUX du 4 au 8 Octobre 1977, parmi lesquelles nous retiendrons la table-ronde organisée par Monsieur Joseph MARTRAY, sur le thème de "la coopération internationale et l'exploitation des ressources de l'Océan". A cette occasion, l'auteur de "A qui appartient l'Océan" (Editions maritimes et d'Outre-Mer 1977) a pu développer l'idée qui lui est chère et dont il est l'un des "défenseurs" acharnés en France : les échanges techniques entre les pays industrialisés et développés et les pays en voie de développement. Le Sénégal, la Côte d'Ivoire et les pays arabes représentés, ont montré l'intérêt qu'ils portaient à une telle entreprise.

Il ne s'agit là que d'un commencement de réalisation, qui devrait aboutir à une réelle coopération, le mouvement est amorcé, souhaitons qu'il soit développé.

Ces transferts de techniques ne doivent pas pour autant asservir les pays qui les reçoivent, aux pays qui les initient. C'est pourquoi il faut, dès à présent, envisager la substitution des cadres étrangers par des cadres nationaux autochtones, de même il faudra réserver à ces pays, la possibilité d'obtenir la majorité dans les capitaux sociaux etc

C'est bien dans ce but que la troisième Conférence de l'O.N.U. sur le droit de la mer a retenu le principe du transfert des techniques marines (cf : texte de négociation composite officieux - quatorzième partie - articles 267 à 278) ⁽⁵⁴⁾. Pour coordonner et faciliter ces transferts, des "centres régionaux de recherche scientifique et technique marine" devront être créés, ainsi qu'un Fonds international pour leur financement. Sans doute, pourra-t-on objecter que de tels centres ont été imaginés pour des échanges à caractère scientifique, en vue de l'exploitation des Océans. Mais nous pensons que, profitant des structures institutionnelles ainsi créées, il conviendra de les élargir à ces techniques du Commerce maritime international, et donc de l'assurance maritime. Cependant, la prudence doit demeurer la règle en la matière, et selon les termes mêmes de Monsieur MARTRAY : il ne faut pas "chercher à réaliser des transferts conformes à nos conceptions, aux commodités de nos exportations, aux besoins de nos économies occidentales".

*
* *
*

(54) cf : J.MARTRAY "A qui appartient l'Océan ?" Edit. Maritimes et d'Outre-Mer - 1977 - Annexe page 343

Les développements qui précèdent permettent donc de faire ressortir d'une part l'apparition de risques spécifiques inhérents aux nouveaux modes de transports maritimes, et d'autre part la nécessité, pour les chargeurs (et plus précisément les pays en voie de développement), de s'adapter à ce contexte en utilisant les nouvelles techniques commerciales dans le cadre des échanges internationaux tout en créant et en développant simultanément leurs propres marchés locaux d'assurances maritimes. Il s'agit pour eux d'une entreprise de grande envergure sur le plan économique. L'influence des Etats du tiers Monde au sein des instances internationales devenant de plus en plus importante, nous devons alors nous poser la question de savoir si l'impact économique recherché par ces pays peut effectivement être atteint compte tenu de nos traditions, toujours très fortes, en matière maritime ou si au contraire, le droit ne freine pas les techniques nouvelles. Car il s'agit bien à travers cette question, de rechercher l'incidence des techniques sur le droit, et réciproquement.

Le droit suivant la philosophie hégélienne est "un éternel devenir". L'idée du droit est tout entière tournée vers le futur : "sa substance est le résultat d'une constante anticipation de l'avenir (54 bis)."

S'il est vrai que le Droit tend à coordonner des situations nouvelles issues de techniques nouvelles, nous pouvons alors prétendre que le Droit est condamné à

(54 bis) cf.: BURDEAU "Traité de Science politique" I
page 11 N°s 131 et 142

n'intervenir qu'à posteriori. Et nous serions tentés de croire que la rapidité d'évolution des technologies peut, en effet, limiter la dynamique du Droit à ne se manifester que de façon ponctuelle, face à des problèmes imprévus initialement, et qui apparaissent subitement. Dans un tel contexte, l'évolution technologique serait rendue très difficile à cause des "interdits", de nature juridique ou économique qui ne manqueraient pas de s'opposer à cette progression.

Au contraire, si le Droit tend à harmoniser les règles existantes en fonction des nouvelles exigences de la technique, le rôle dynamique du Droit est préservé. Pour cela, les contraintes nécessairement imposées ne doivent pas être anti-économiques.

Or le droit maritime se caractérise par un pragmatisme issu des impératifs (de rapidité par exemple) du commerce international. Il nous semble donc que les techniques ne doivent pas et ne peuvent pas totalement asservir le Droit. De la même manière, la règle de Droit qui, à l'origine, relevait d'un souci de protection et d'efficacité, ne doit pas se révéler contraignante au point de faire disparaître toute possibilité de création. Ainsi donc, cette nécessaire évolution ne devrait en aucune manière, détruire "l'esprit" du droit maritime.

En d'autres termes, l'apparition du transport de "bout-en-bout" des conteneurs, par exemple, ne doit pas entraîner un bouleversement tel du droit maritime, qu'on aboutisse à une sorte d'uniformisation du droit des transports (maritimes, terrestres, et aériens). Si la conséquence première du conteneur est une nouvelle conception du transport, son rôle ne doit pas, pour autant, modifier fondamentalement le droit : l'outil, que

représente le conteneur, ne doit pas dépasser cette fonction de regroupement des colis. De cette façon, nous pensons que la technique ne sera pas freinée par un droit qui ne manquerait pas, dans le cas inverse, d'être fort répressif et contraignant dans le but de conserver son intégrité et son autonomie. C'est à ce prix que l'assurance des facultés sera conservée.

Qu'en est-il, aujourd'hui, de cette évolution juridique, de cette adaptation des règles de Droit aux nouvelles techniques ? Deux types de projet de Convention sont à l'étude : l'un, confié à la CNUDCI a pour vocation une réforme de la Convention de Bruxelles de 1924, l'autre, confié à un autre organe de l'O.N.U. (la CNUCED), doit apporter une solution aux problèmes soulevés par le transport combiné des marchandises. (La Chambre de Commerce Internationale et certains consortiums importants de transporteurs de conteneurs, ont d'ailleurs proposé des solutions à ces questions, qui se posent à l'occasion des transports combinés).

Ces deux types de projet sont caractéristiques du souci d'adaptation (voire de "modernisation") des règles de Droit aux nouvelles techniques. Ne vont-elles pas modifier le "cadre général" dans lequel les transports maritimes évoluaient jusqu'à présent ? En particulier, l'assurance-facultés est-elle toujours nécessaire ? C'est la question à laquelle nous nous proposons de répondre dans la seconde partie de notre étude.

*

* *

*

DEUXIEME PARTIE

L'ADAPTATION DES MOYENS JURIDIQUES

AUX TECHNIQUES NOUVELLES

C'est tout le problème de la permanence, de l'intérêt actuel de l'assurance des facultés qui est posé lorsque l'on étudie l'adaptation des moyens juridiques aux techniques nouvelles. Nous retiendrons deux thèmes de réflexion, deux projets de Conventions Internationales. Le premier sur le transport combiné des marchandises, c'est-à-dire le mode de transport consistant à utiliser successivement plusieurs moyens de locomotion sous un même contrat. Le second projet est celui de la révision de la Convention de Bruxelles de 1924 relative aux transports maritimes de marchandises sous connaissement.

En effet, l'assurance relative aux choses transportées est l'accessoire du transport lui-même. Il s'agit par conséquent, d'une assurance de choses, souscrite, soit directement par le propriétaire intéressé, soit pour son compte. Accessoire du transport, cette assurance est soumise au régime juridique dépendant de celui du transport.

Ce régime juridique est, évidemment, facile à déterminer lorsqu'un mode unique de transport - terrestre, maritime ou aérien - est utilisé. L'assurance est alors soumise à une seule série de règles (comme l'est le transport lui-même, et partant, la responsabilité du transporteur). Cependant, de plus en plus, avec les progrès scientifiques et de développement des échanges, plusieurs modes de transport sont utilisés, pour que, depuis leur expédition, les marchandises arrivent à destination : celles-ci peuvent être acheminées par les trois

voies de transport (terrestre, maritime, aérienne). Dans de telles hypothèses, l'intérêt des usagers ou chargeurs est, tant au point de vue du transport, qu'au point de vue de l'assurance, de conclure un contrat unique, global. Ceci fait donc l'objet de recherches de la part de l'O.N.U., la C.E.E., et divers organismes privés ou publics, afin de proposer une convention réglementant le transport combiné des marchandises (ou multimodal; ou intermondal), qui soit accepté par le plus grand nombre de pays. Dans un premier chapitre, nous tenterons de faire le point sur la question.

De plus, nul n'ignore aujourd'hui le rôle joué par les Pays en voie de développement au cours des travaux qui ont abouti au projet de Convention de la CNUDCI, modifiant la Convention de 1924. Ce texte tente une nouvelle répartition des risques entre transporteurs et chargeurs (ou propriétaires des marchandises). Un nouveau régime de responsabilité pourrait en être issu. C'est pourquoi nous étudierons dans un chapitre second le texte de Convention préparé par la CNUDCI, et ses conséquences sur les régimes de responsabilité du transporteur et du chargeur, ainsi que ses répercussions sur l'assurance des facultés.

*

* *

*

CHAPITRE I

LES TRANSPORTS COMBINES. (55)

Le transport combiné des marchandises est né de l'évolution des techniques, marquée notamment par l'apparition de navires spécialisés, tels que les porte-conteneurs, les navires rouliers etc...

Comme nous l'avons vu précédemment, il s'agit de charger des marchandises tantôt dans des conteneurs (de toute taille), tantôt dans des véhicules routiers ou ferroviaires, ou sur des engins fluviaux (barges, bargettes), constituant des "unités de charge" importantes qui, assemblées chez l'expéditeur lui-même, peuvent être embarquées à moindre frais et avec une sécurité accrue, sur le navire de mer transporteur.

L'intérêt est évident : souplesse, vitesse, économie aussi lorsque les "unités de charge" sont suffisamment importantes. Le changement de physionomie des échanges est d'autant plus apparent que, là où l'expéditeur recevait en échange de la marchandise trois documents, trois contrats de transport, il n'en reçoit plus qu'un seul - intitulé suivant les cas : "connaissance direct", (Through bill of lading) ou, s'il s'agit d'un transport routier impliquant l'utilisation d'un car-ferry, tout simplement "lettre de voiture".

Mais alors, quelles sont les règles applicables en cas de dommage à la marchandise pendant le transport ?

(55) cf.: Rapport du secrétariat de la CNUCED : "Evolution à l'échelle mondiale, des transports maritimes, des ports et du transport multimodal".
Document n° T.D. / B / C.4 / 169 - 25 Mars 1977

Aujourd'hui nous pouvons dire qu'après avoir émis le connaissance, l'entrepreneur de transports combinés (E.T.C.) est obligé de transporter les marchandises (conteneurs par exemple) dont il a la garde et de les remettre au réceptionnaire.

C'est pourquoi il est très important pour l'entrepreneur de transports combinés, de connaître la nature de sa responsabilité eu égard aux marchandises dont il a la garde. De plus, les limitations et exonérations de responsabilité de l'E.T.C. ⁽⁵⁶⁾ sont d'une importance primordiale pour l'assureur maritime qui voudrait exercer un recours. On se doit donc de rechercher quelles sont les règles qui régissent les droits et responsabilités de l'E.T.C. En bref, il est responsable à différents degrés, et soumis à diverses limites de responsabilité selon les lois nationales et les conventions internationales qui régissent le contrat de transport.

Mais, en réalité, la situation se complique encore car il faut distinguer les cas où le lieu (le moment) du dommage ou de la perte est connu, de celui où ce moment demeure inconnu; Nous distinguons donc deux sortes de conséquences découlant de l'utilisation des transports combinés : les unes juridiques, les autres techniques.

- Conséquences juridiques :

- . Sur le plan maritime, la plupart des événements graves qui peuvent survenir en mer (incendie, fautes nautiques telles l'abordage et l'échouement, l'innavigabilité ou le vice caché du navire etc...) exonère l'armateur de toute responsabilité. Le désarimage de la marchandise à l'intérieur de l'unité de charge par suite du mauvais temps en cours de traversée, n'incombe pas davantage au transporteur maritime. (Il en

(56) Au cours des développements qui vont suivre, nous utiliserons cette abréviation qui désigne l'entrepreneur de transports combinés.

va de même pour le transporteur terrestre, surtout si la constitution de l'unité de charge a été réalisée par l'expéditeur).

La loi maritime, qu'elle soit française ou étrangère, édicte en faveur du transporteur maritime une clause de limitation de responsabilité, dont le montant varie de 2000 Francs à 5000 Francs par colis; or, les armateurs prennent bien soin, en général, de rappeler dans leurs connaissements qu'une unité de charge (camion; semi-remorque; conteneur) constitue un colis, même s'il s'agit d'un camion chargé de vingt tonnes de marchandises.

De plus, un car-ferry, comme tout navire, peut-être amené à se déclarer en avarie commune. Il y a avarie commune si le capitaine a dû, pendant la traversée, engager des frais pour soustraire le navire à un péril commun, sans que, pour autant, la marchandise ait subi un dommage quelconque. En ce cas, la marchandise et le véhicule transporteur devront quitter le quai de débarquement.

Rappelons que la Convention de Bruxelles de 1924 s'applique pour le transport-maritime des marchandises, soit parce que les Etats signataires l'ont incorporée à leur loi nationale, soit parce que des nations maritimes l'ont adoptée pour loi nationale, même si elles ne l'ont ni signée ni ratifiée, ou encore jointe à la "Paramount-Clause" (57). Tant qu'il n'y a pas de lois contraires, les stipulations des contrats de transport commandent d'appliquer la Convention de Bruxelles de 1924, pour tout événement qui surviendrait sur les eaux intérieures ou même sur terre, à condition que cet événement se produise dans le voisinage de terminaux maritimes.

Les règles de ladite convention imposent donc des obligations minima au transporteur, tout en lui ménageant

(57) cf.: SCHAPS-ABRAHAM : "Das Deutsche Seerecht" 1959
1967 - 4^o partie Seehandelsrecht - page 675 à 680

des limites et des exonérations de responsabilité (58)

Il appert, donc, de ceci, que le transporteur est responsable des manquants et dommages subis par les marchandises, à moins qu'il apporte la preuve contraire. Cependant une condition préalable est nécessaire : qu'il ait émis un connaissement net ("clean bill of lading"), c'est-à-dire un document où ne figure aucune indication de l'affrèteur portant sur les marques, nombre, poids des marchandises.

Nous avons vu précédemment (cf. : 1ère partie : les conteneurs) qu'il est pratiquement impossible pour l'E.T.C. de vérifier que le nombre de colis embarqués corresponde bien à celui déclaré, lorsque le conteneur est chargé et scellé par l'affrèteur. Par conséquent, il est contraint d'émettre un connaissement net. Cependant, afin de pouvoir être exonéré de toute responsabilité alors que les marchandises étaient sous sa garde, l'E.T.C. devra mentionner "the container said to contain"... et, à la suite de la description des marchandises, la déclaration "chargement, stockage, comptage effectués par l'expéditeur" ("shipper's load, stowage, and count").

Les raisons essentielles de la limitation de responsabilité du transporteur sont alors d'une part, de le protéger contre des risques qu'il ne peut pas apprécier à priori (donc avant l'évènement) et d'autre part, de lui permettre de fixer les taux de fret raisonnables sans être contraint de prendre "une marge de sécurité". Cependant, cette limitation ne sera possible que si l'affrèteur n'a déclaré ni la nature, ni la valeur des marchan-

(58) cf.: DOR " Les clauses dans les connaissements et la Convention de Bruxelles de 1924" - 1960 introduction page 11 et 12

dises. (Il nous suffira de rappeler ici pour mémoire, les difficultés qui se posent lorsque l'on désire cerner la notion de "colis" ou unité"⁽⁵⁹⁾).).

L'apparente réduction du nombre des contrats de transport ne doit donc pas dissimuler la réalité des faits : le nombre des transporteurs n'a pas diminué, et il y a toujours pluralité de transporteurs et pluralité de contrats. Et le transport combiné respecte encore, sans rien y changer, le système de responsabilité inhérent à chaque mode de transport. Les exonérations de responsabilité subsistent au profit de l'armateur, que la marchandise ait été mise à bord au moyen de l'élingue du navire ou qu'elle ait été embarquée avec le camion ou le wagon-porteur.

Le transport combiné élimine bon nombre de manipulations et de manutentions portuaires. Mais il faut bien voir que subsistent intégralement, au-delà des apparences, tous les risques spécifiques du transport maritime. De même, il ne faut pas perdre de vue que les conséquences juridiques d'un tel mode de transport (combiné) sont également perceptibles dans le cadre des conventions internationales sur le transport routier (C.M.R.) et ferroviaire (C.I.M.).

(59) cf.: U.S. Court of Appeals "Royal typewriter and Co. c/ MN "KUMERLAND" 13.08.1973.

- U.S. District court of New-York : ROSENBRUCH c/ American Export ISBRANDSTEN lines

inc. : 25.03.1973 ; O.L.G. BREMEN : GERLING KONZERN c/ HAPAG-LLOYD A.G. 23.10.1975

et : KROEGER, RECHTSENTWICKLUNGEN im Bereich der Verfrachter - Haftung beim UBERSEE - CONTAINER - VERLEHR - HANSA - 1968 n° 19 pages 1598 - 1601.

- . La situation est relativement claire lorsque le titre émis par le transporteur initial mentionne explicitement le sectionnement du transport en plusieurs phases et rappelle, même succinctement, les limites de responsabilité des transporteurs successifs.

Mais quid de la responsabilité des transporteurs lorsque ces mentions ne figurent pas sur le connaissance?

La Convention Internationale de Genève (C.M.R.) relative aux transports routiers internationaux, et la Convention Internationale de Berne (C.I.M.) relative aux transports ferroviaires internationaux, l'une et l'autre ratifiées par la France et dont toutes les dispositions sont strictement obligatoires pour les parties, donnent une réponse à cette question.

Elles contiennent des règles originales relatives aux transports combinés (article 2 de la C.M.R. et article 62 de la C.I.M.) et restreignent, chacune à leur manière, la responsabilité du transporteur terrestre pendant la phase maritime. Même si la lettre de voiture est simplement laconique (cf. : article 4 de la Convention) toutes les dispositions de la C.M.R., y compris celles du Transport combiné, sont applicables dans tous les cas.

L'expérience montre qu'en pratique tous les transporteurs terrestres européens, ferroviaires ou routiers, s'en tiennent à la lettre de la Convention Internationale, supposée connue de tous ("nul n'est censé ignorer la loi") et ne portent sur la lettre de voiture aucune indication relative au sectionnement du transport combiné, et à l'existence du véritable goulot d'étranglement que constitue au plan de la responsabilité du transporteur, la phase maritime de l'opération.

La discrétion des deux conventions ne doit pas faire illusion : la mer est présente; en quelques lignes elles intègrent, purement et simplement, les dispositions du droit maritime. La Loi maritime, à l'exclusion de toute autre, régit les incidents maritimes.

Nous avons mentionné, en commençant ce chapitre, deux sortes de conséquences découlant de l'utilisation du transport combiné : les unes juridiques, que nous venons d'exposer, les autres techniques. Nous ne nous attarderons pas sur ces dernières qui ont fait l'objet d'un développement dans la première partie de cette étude. Un simple rappel suffira à cerner la matière.

- Conséquences Techniques :

L'unité de charge constitue en soi une protection certaine contre les dommages de vol, casse, coulage et autres avaries mineures. Encore faut-il que l'arrimage ait été effectué à l'intérieur du camion ou du conteneur comme s'il s'agissait d'un compartiment du navire en prévision de la traversée maritime.

Mais, la constitution d'une unité de charge aboutit, par définition, à créer des "colis" volumineux et de grande valeur, si bien que la fréquence plus ou moins réduite des événements dommageables se trouve plus ou moins compensée par le coût plus élevé de chacun d'entre eux. La concentration des capitaux implique nécessairement une concentration des risques qui sera d'autant plus vivement ressentie que les limitations et exonérations de responsabilité des transporteurs sont demeurées inchangées. Les risques de la mer (et de l'air) sont toujours présents, même si leur contenu s'est un peu modifié.

*

*

*

*

Cette longue introduction aura permis de souligner la complexité des problèmes qui apparaissent lorsqu'il s'agit de préparer un texte acceptable par le plus grand nombre, en vue de maîtriser cette technique nouvelle du transport combiné, sur le plan juridique. Nous devons nous interroger sur la nature du régime juridique applicable à un tel transport, dans une première section, avant d'en rechercher les conséquences techniques sur le plan de l'assurance des facultés, dans une deuxième section.

*
* *
*

Section I : Le transport combiné du point de vue juridique.

Sur le plan du droit, les vrais problèmes sont nés dès lors que le transport cesse d'être purement maritime, pour incorporer une phase terrestre ou aérienne, d'où l'origine, l'essence même, du transport combiné. Et, si quelques questions se sont posées sur le statut juridique du conteneur et des barges, nous pouvons dire, sans pour autant minimiser par trop leur importance, que ces questions sont finalement de nature technique. Bien plus, c'est uniquement au niveau du transport combiné que les problèmes juridiques nouveaux apparaissent, et c'est à ce niveau qu'il convient de dépasser le droit existant, pour répondre à une situation juridique nouvelle. Nous ferons donc apparaître ces éléments nouveaux dans une première sous-section, et nous constaterons les lacunes actuelles

du droit international en la matière, qui ont amené les instances internationales à se pencher sur ces questions, dans une seconde sous-section, avant de nous interroger sur la nature réelle de la responsabilité de l'E.T.C., dans une troisième sous-section.

*

*

*

*

Sous Section 1 : Position des problèmes
et lacunes juridiques

L'intérêt du chargeur (aujourd'hui on parlera d'expéditeur ou d'entrepreneur de transports combinés) qui s'engage dans un transport combiné est d'avoir en face de lui un seul responsable qui lui garantisse l'ensemble de l'opération et non pas plusieurs transporteurs successifs. Les régimes différents des divers modes de transport seraient **générateurs** le désordre. Le système unique, pour jouer efficacement son rôle, doit, par contre, répondre aux impératifs de tous les intéressés, tant ceux des utilisateurs intermédiaires et **sous-**traitants, que ceux des transporteurs maritimes, routiers, ferroviaires, fluviaux et aériens, et, bien sûr, de leurs banquiers et assureurs. Pour remplir ce rôle, il est souhaitable de permettre la négociabilité du document de transports combinés et de satisfaire aux nécessités du crédit documentaire. Ainsi, il ne faut pas que l'appartenance à des propriétaires différents, du conteneur, de la barge ou de la remorque de camion, d'une part, et des marchandises, d'autre part, ne vicie les sûretés consenties

Il est non moins indispensable de veiller à ce que les dispositions fondamentales de la responsabilité des transporteurs, ne puissent être éludées. Le destinataire ou le consignataire d'une marchandise ne doit pas être contraint d'être traduit devant un tribunal incertain, où l'issue du procès ne donne aucune garantie. Pour bien s'adapter aux nécessités du commerce, le régime juridique du transport combiné devra, en outre, assurer à l'utilisateur une sûreté, faute de quoi l'exercice de son recours risque de demeurer vain.

On s'aperçoit donc que, malgré l'élément technique nouveau (conteneur, barge lash, remorque), malgré la situation de fait nouvelle qu'est le transport combiné, la discussion juridique est toujours axée sur deux points fondamentaux, omni-présents dans tout le droit des transports : le document de transport et le régime de responsabilité. Il nous faut examiner, maintenant, quelle modification, quelle adaptation ils doivent connaître, pour faire face aux nécessités d'une économie du transport fondée sur ces nouveaux éléments techniques.

§ I - Recherche d'un document de transport combiné

Nous avons vu dans la première section du chapitre 2 (première partie) de cette étude, l'évolution que connaît aujourd'hui le connaissance maritime traditionnel, et l'usage qui en est fait. Aussi, notre propos dans ce paragraphe, sera-t-il de souligner certains points essentiels à la suite des développements.

A/ Caractère négociable du document :

En droit maritime pur, le document de base est le connaissance dont l'importance est primordiale dans

les opérations de vente internationale ou du nantissement de la marchandise en cours de transport. En réalité, le connaissement a un triple rôle : c'est une reconnaissance de la marchandise et un reçu fourni par le capitaine.

C'est le document qui constate le contrat de transport, et en détermine les conditions. C'est un titre représentatif de la marchandise qui en permet la transmission. Cette négociabilité du document est un des aspects caractéristiques du connaissement.

Dès lors, nous pouvons nous interroger sur la question de savoir si ces caractéristiques s'adaptent bien à un transport combiné, lorsqu'il comporte une phase aérienne ou routière. En effet, la négociabilité est propre au connaissement maritime traditionnel alors qu'elle est inconnue de la lettre de voiture ou de la lettre de transport aérien. Les transporteurs aériens, en particulier, considèrent que la négociabilité suppose une procédure lourde qui se justifie par la longue durée des trajets maritimes, mais qui ne s'impose pas là où le progrès économique diminue considérablement la durée d'immobilisation des marchandises. Ce raisonnement ne correspond pas encore à la réalité, et un transport combiné même s'il comprend une phase aérienne, ne peut pas être assimilé à un transport aérien pur.

La négociabilité qui est un service rendu par le transporteur au chargeur, peut se justifier en transport combiné, et alors le document de transport combiné devrait avoir toutes les caractéristiques du connaissement maritime traditionnel. Pourtant, alors que l'opposition des praticiens est assez marquée sur ce point, un effort de normalisation a été fait.

B/ La normalisation des documents utilisés en transports combinés :

Les documents utilisés aujourd'hui, offrent une certaine standardisation, qui présente pour les usagers des avantages certains. Chaque document est établi en deux originaux au moins, un pour le chargeur et un autre pour le capitaine. Ce dernier correspond au connaissance-chef. Les originaux remis au chargeur sont ceux auxquels s'attachent le droit de livraison. Le nombre d'originaux est mentionné sur chaque exemplaire. En Effet, il importe aux banques qui pourront négocier le document, aux créanciers qui le détiendront à titre de gage, à tous ceux qui, en vertu de ce titre auront un droit sur la marchandise, de savoir en combien d'exemplaires originaux il a été établi. Car, une fois qu'un exemplaire du titre est utilisé, les autres originaux sont sans valeur.

Toutes ces dispositions sont réglementées en ce qui concerne le connaissance, par les "Règles et usances uniformes relatives au crédit documentaire" qui, en 1962, ont été révisées pour s'adapter aux conteneurs. Le connaissance direct a d'ailleurs été reconnu à cette occasion. ("through bill of lading").

En outre, le connaissance direct peut être utilisé comme moyen de transfert de la propriété des marchandises, et comme moyen de crédit. La transmission se fait soit par endossement pour les connaissances à ordre, soit par simple remise matérielle pour les connaissances au porteur, soit par la voie de cession de créance pour les connaissances à personne dénommée.

Si l'on veut trouver un début de solution dans cette rubrique, il convient en outre, d'analyser le point de convergence de toutes les questions en ce domaine : le régime de la responsabilité.

§ II - Vers une Convention des Transports
Combinés

Le régime de la responsabilité doit, pour répondre aux besoins et correspondre au support matériel du document de transport-combiné, reposer sur la notion d'unité de transport de bout-en-bout. Le connaissance direct ne répond pas à toutes ces exigences. La réalité actuelle fait apparaître des structures anciennes et compartimentées. Alors, pourquoi ne pas rompre avec ces anciennes traditions et mettre en place un système juridique nouveau, correspondant à un besoin nouveau ?

Quel pourrait être ce cadre juridique ? Convention internationale, loi nationale, ou simples règles internationalement reconnues et délibérément choisies par les utilisateurs. Le transport combiné a une dimension internationale, la solution fournie par la loi nationale est donc insuffisante. Si l'on examine les possibilités de solution au niveau international, la convention, par sa généralité et son caractère contraignant est, sans aucun doute, préférable. Pour atteindre son objectif véritable, la future convention devrait être rédigée de manière à recueillir l'adhésion du plus grand nombre de pays et, en tout cas, de tous les grands pays utilisant le transport combiné. Si ce but n'était pas atteint, des conflits de juridiction ne manqueraient pas d'apparaître.

Cette Convention, compte tenu de la véritable dimension du problème de la responsabilité, doit être suffisamment large pour régir tous les modes de transports combinés (conteneurs, palettes, barges etc...). C'est, d'ailleurs, en ce sens que s'orientent les projets actuels. Il nous sera alors possible, en partant de cette base, de dégager les traits de la responsabilité de l'opération de transports combinés, dans le système futur.

Pour que le système soit vraiment adapté aux nécessités, il faut distinguer les cas où le dommage causé à la marchandise est localisable, et ceux, très fréquents dans les transports par conteneurs, par exemple, où il ne l'est pas.

- . Lorsque le dommage est localisé, la responsabilité applicable pourra être celle établie par la convention régissant le mode de transport au cours duquel le préjudice sera né (C.I.M.; C.M.R.; Convention de 1924).
- . En revanche, lorsque le dommage ne peut pas être localisé, il y aura lieu de faire jouer un système de responsabilité "Sui generis". Cette responsabilité étant celle de l'opérateur ou entrepreneur de transports combinés, c'est-à-dire, l'émetteur du titre de transport.

Dans ces conditions, quel pourra être le contenu de cette responsabilité ? Elle devrait, selon nous, se rapprocher de la responsabilité du transporteur maritime, tout en tenant compte de la tendance actuelle à s'engager vers une responsabilité un peu plus élargie. Ceci se justifie par le fait que l'armateur et l'opérateur de transports combinés se trouvent dans des situations très similaires, l'un et l'autre devant répondre de sommes considérables. Or, si elles n'étaient pas limitées, elles ne seraient pas assurables. Cette possibilité d'assurance est la clé de tout le mécanisme régissant la responsabilité spécifique, elle implique que la responsabilité soit limitée, et elle suppose l'existence de cas d'exonération. C'est là, encore, un bel exemple de l'interdépendance des solutions juridiques et des impératifs économiques.

Or, jusqu'à présent, force est de constater les lacunes du droit international en matière de transports combinés.

§ III - Les carences du droit international :

Ces carences ont été relevées dès 1975, à un congrès international sur les transports combinés et l'affrètement maritime, organisé à Anvers par les "Lloyd's de Londres et la revue "European Transport Law (28 novembre - 1er décembre) (60). Cependant, il a été noté au cours du même congrès, que les Conventions internationales en vigueur, telles la Convention de Bruxelles de 1924, la C.I.M. et surtout la C.M.R., sans parler de conventions ou de documents émanant d'organisations non-gouvernementales, contiennent certains éléments d'une solution.

A/ au niveau de la C.I.M. :

Ainsi que le rappelait le professeur HELM, de Nuremberg, la C.I.M. peut être appliquée en ce qui concerne le trafic international par conteneurs, aux transports effectués par d'autres moyens que le fer, à condition que ces transports soient effectués sous l'empire des règles des chemins de fer (le transport routier peut donc être concerné).

Mais, la vaste catégorie des transports par route effectués par des entreprises indépendantes pour la prise ou la remise de marchandises véhiculées par le rail, échappe à la C.I.M. qui n'apparaît donc pas comme un instrument ad-hoc d'uniformisation juridique en matière de transports combinés.

En outre, si les sociétés de transport par conteneurs créées par les chemins de fer européens occupent la position d'E.T.C., elles refusent d'assumer la responsa-

(60) "Lloyd Anversoï" du 4.XII.1975

bilité des risques encourus par le transport, lorsque le lieu où s'est produit le dommage n'est pas clairement établi, tout comme elles refusent de créer un document négociable couvrant l'ensemble du transport.

B/ Au niveau de la C.M.R. :

Avec la C.M.R., on se trouve, selon le professeur RODIERE, devant une tentative d'étendre une réglementation unique à l'ensemble des modes de locomotion associés dans le transport combiné. Comme la C.M.R. est de création assez récente (1956), elle ne pouvait en effet esquiver la difficulté que créent les transports combinés. La nécessité de faire référence aux transports combinés fut d'autant plus importante, que les transporteurs routiers sont bien souvent associés (pour l'acheminement de la marchandise) à des déplacements effectués par d'autres modes de locomotion : navires, trains, avions, bateaux. En principe, la C.M.R. s'applique à ces déplacements, s'il n'y a pas rupture de charge. Ainsi, par exemple, la C.M.R. continue à régir le véhicule-transporteur et son contenu, s'il s'agit d'un transport roulier (Rollon / Roll off, Ferry-boat). Par contre, le conteneur chargé d'abord sur camion, puis hissé à bord d'un navire n'est plus régi par la C.M.R. pendant son voyage sur mer.

En d'autres termes, une catégorie très importante de transports échappe ainsi au principe d'unification de la C.M.R.

- Pour ce qui est de la responsabilité, la C.M.R. applique le système "Réseau". Celui-ci consiste à attribuer à l'exploitant du transport combiné, la responsabilité du transport de bout-en-bout, avec la limitation

prévue par la C.M.R., sauf à appliquer le régime de responsabilité afférent au moyen de transport dans le parcours duquel l'accident s'est produit (voie ferrée, maritime, routière, fluviale ou aérienne).

Comme il est souvent difficile de localiser l'accident ayant causé le dommage, on applique un correctif qui consiste à faire jouer le régime afférent au moyen de transport dans le parcours duquel l'accident aura pu être constaté. Dans la grande majorité des cas, il s'agira, en pratique, du dernier transport et ce sera sans doute le transporteur routier qui subira le poids de la responsabilité. C'est là, de l'avis du professeur RODIERE, un inconvénient majeur du système "réseau", tout au moins de la façon dont il est appliqué actuellement.

Cette convention C.M.R., conclut ce même professeur dans son "Précis de droit des transports", est la première à donner, dans le principe, du moins, une solution au problème des transports mixtes. "Mais s'il est facile", poursuit-il, "de faire jouer ce principe pour les transports fluviaux (où il n'y a pas de conventions internationales), et ferroviaires (où la C.I.M. accepte de s'effacer), la combinaison est plus malaisée avec la Conventions de Bruxelles relative à l'unification de certaines règles de limitation de responsabilité des transports maritimes, et paraît impossible avec celle de Varsovie (puisque celle-ci admet l'insertion dans le titre de transport aérien, des conditions relatives à d'autres modes de transport, encore que le respect des stipulations de la convention soit imposé en ce qui concerne le transport aérien)."

Dans ces conditions, c'est-à-dire en l'absence d'une Convention internationale réglant de façon appro-

priée et complète la responsabilité en matière de transports combinés, on comprend l'apparition sur le marché des transports, de documents de caractère privé, tels que le "F.I.A.T.A. combined Transport Bill of lading", le document E.T.C. de la Chambre de Commerce Internationale et certains connaissements directs créés par des armements, ces diverses initiatives ayant toutes pour objet d'apporter un remède aux lacunes actuelles du droit international en la matière.

Mais, si des efforts sont faits pour tenter de résoudre ces problèmes, quelles solutions a-t-on proposées et quel accueil leur a-t-on réservé ?

*
* *
*

Sous-Section II : De la Conférence de Tokio au projet
T.C.M. :
Tentatives sans lendemain ?

Le problème du transport combiné a, depuis longtemps, été discuté dans les différentes organisations au niveau international.

Au cours de sa XXVII^e conférence (New-York 1965), le C.M.I. ayant décidé de mettre le problème du transport combiné à l'ordre du jour, plusieurs réunions ont été retenues.

Ces études répétées ont abouti à trois projets, qui ont vu le jour en 1967, dont le dernier est désigné sous le nom de "Projet de Gênes" (système uniforme de responsabilité basé sur la notion de faute).

Au mois d'avril 1969, au cours de la Conférence de Tokio, le C.M.I. a approuvé lesdites "Règles de Tokio" basées sur ce que l'on a nommé "le système Réseau".

Pendant ce temps, la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, chargeait UNIDROIT, déjà actif dans ce secteur, de préparer un projet.

Le problème a été discuté au cours d'un symposium tenu à Rome au mois de Janvier 1970, auquel participaient juristes et opérateurs commerciaux. Ceci aboutit au projet T.C.M. (système réseau non-impératif), examiné ensuite dans le cadre de l'E.C.E. / N.U. et l'O.M.C.I.

En 1972, un séminaire international organisé par l'université de Gênes a établi "des recommandations relatives à un document de transport combiné", basées sur un système uniforme de responsabilités.

Au cours de la même année, après un échec des tentatives d'élaboration d'une Convention sur les transports combinés (le projet en question ne fut pas adopté), diverses associations privées (B.I.M.C.O.; F.I.A.T.A. etc...) ont commencé à publier leurs propres documents de transport combiné. Dans le but d'éviter des différences de régime juridique par trop importantes, la Chambre de Commerce Internationale (C.C.I.), a établi des "Règles uniformes" pour l'élaboration d'un document de transport combiné. (Paris, 1973, amendements déposés en 1975. Document. C.C.I. n° 396 - 61 Bis et n° 298).

En 1973, la C.N.U.C.E.D. a porté son attention sur la question et a constitué, par sa décision du 10 Mai 1973, un groupe préparatoire intergouvernemental ayant comme objectif, l'élaboration d'un avant-projet de convention en matière de transport international multimodal.

A cette occasion, des problèmes ayant plus particulièrement trait au droit public maritime international (douanes, statut légal de l'E.T.C.), furent soulevés par les pays en voie de développement.

Pendant ce temps, le C.M.I. discutait des problèmes de la responsabilité de l'E.T.C., telle qu'elle figurait dans le document non-impératif de transport-combiné (connu sous le nom "Unidoc", documentation C.M.I. 1973 - III . page 204.)

Au cours de sa deuxième réunion, tenue le 29 Novembre 1974, le groupe intergouvernemental préparatoire, a chargé le secrétariat de la C.N.U.C.E.D. de faire une étude additionnelle relative aux implications économiques légales en matière d'assurance et toutes autres implications en matière de transport international multimodal.

Du 16 Février au 4 mars 1976, une troisième réunion a été tenue à Genève par le G.P.I. et la C.N.U.C.E.D. Au cours de cette réunion, une proposition nouvelle fut faite les accords futurs relatifs au transport international multimodal devraient avoir un caractère impératif, et s'appliquer à tout contrat de transport combiné. La règle de base relative à la responsabilité de l'E.T.C. est conforme aux règles de responsabilité du transporteur maritime, adoptées dans le projet de Convention de la C.N.U.D.C.I.

Antérieurement à la troisième réunion, un certain nombre de pays en voie de développement ont posé comme condition à tout projet, les impératifs suivants:

- . La convention devrait obéir aux principes du nouvel ordre économique international.
- . Elle devrait être conforme au code de conduite des Nations Unies, relatif aux conférences de Navigation.
- . La loi des transports intermodaux devrait être conforme à la législation interne d'une part, et aux accords internationaux d'autre part.

Cette multiplicité de réunions et congrès, pour tenter de mettre au point une convention ou tout au moins, d'unifier les règles juridiques en matière de transports combinés, prouve assez, s'il en était besoin, l'intérêt et l'importance de la matière.

C'est pourquoi, nous nous proposons d'étudier chronologiquement les "temps forts" de ces travaux, à partir des projets de conventions qui ont été discutés jusqu'à présent au sein des instances internationales. Cependant, de nombreux articles ayant déjà été écrits sur ce sujet, nous en dégagerons les éléments essentiels, et nous renverrons aux études exhaustives qui ont été faites, sur les points particuliers.

§ I - Les Règles de TOKIO

En Septembre 1965, le bureau permanent du C.M.I. avait décidé de confier à une commission internationale présidée par Monsieur Kaj PINEUS, l'étude de la question des conteneurs. Les travaux de cette commission et de ses groupes de travail aboutirent à un projet de "Convention de transports combinés internationaux", dit projet de Gênes, amendé n° 9. C'est ce projet qui fut soumis à la Conférence plénière du C.M.I. à Tokio (30 Mars - 5 Avril 1969).

A/ Présentation du projet :

- . Il définissait le transport combiné international comme un transport effectué entre deux pays et par au moins deux modes de transport, dont l'un est maritime.

- . Le champ d'application de la Convention serait le suivant :

Il faut que le connaissance ait été émis dans un Etat contractant, ou que le point de départ du transport se situe dans un lieu appartenant à un Etat contractant.

- . Une innovation concernant la responsabilité, qui était intégralement supportée par une personne appelée "opérateur de transports combinés", qui conclut avec le chargeur un contrat de transport combiné international.

- . Le document unique constatant le contrat, est appelé "Connaissance de transports combinés", et sera négociable. Il aurait donc sur ce point, la même valeur que le connaissance maritime traditionnel.
- . L'O.T.C. sera en conséquence responsable des pertes et des dommages aux marchandises, entre le moment où il les a prises en charge et celui où il les délivre au lieu désigné par le connaissance.

Cependant, il pourra s'exonérer à condition qu'il prouve :

- . Que la perte ou le dommage provient d'une circonstance qu'il ne pouvait éviter par l'exercice d'une diligence raisonnable (notion de "due diligence", comme en droit maritime), si le lieu de cette perte ou de ce dommage ne peut être établi.
- . Si, au contraire, il est possible de localiser cette avarie dans le temps, il doit prouver qu'il aurait été exonéré en vertu des lois et règlements d'ordre public qui eussent été applicables s'il avait conclu un contrat séparé et direct relatif à la partie du transport où le préjudice est né (introduction de la notion de système "Réseau").

- . Si la perte ou le dommage se produit au cours d'un transport maritime, ou sur des eaux intérieures, on assiste à une extension de l'application des exonérations pour incendie ou faute nautique, propres au droit maritime, au bénéfice du transporteur fluvial.

Enfin, deux dispositions importantes figuraient dans ce projet : d'une part, la limitation de responsabilité de l'O.T.C. est fixée en fonction du poids uniquement, la limitation basée sur le nombre de colis est écartée ; d'autre part, les dispositions de la Convention seraient d'ordre public, et donc s'imposeraient impérativement à tous, sans possibilité d'aménagement.

Après discussion, ce projet fut renvoyé à l'Assemblée Plénière ; celle-ci amenda et vota le nouveau projet appelé : "Règles de Tokio". Il est intéressant de relever les innovations ainsi apportées :

B/ Les Amendements :

- Tout d'abord, "Il y a transport combiné international, lorsque le transport est effectué entre deux pays, par au moins deux modes de transport, dont l'un est effectué par mer ou par les eaux intérieures".

C'est donc un élargissement du champ d'application du projet, et la tendance déjà relevée d'aligner, en matière de transports combinés, le régime juridique des transports fluviaux sur celui des transports maritimes est ainsi confirmée.

- Puis nous relevons une restriction concernant le champ d'application du texte. En effet, la Convention ne sera applicable qu'à la condition suivante : le connaissance de transports combinés devra se référer expressément à la Convention de Tokio.

Ceci est important dans la mesure où le texte ne sera pas impératif, d'ordre public ; les parties pourront convenir d'un régime différent. A notre avis, c'est une lacune.

- Autre modification concernant l'application de la Convention : elle sera applicable dans tout Etat contractant, sans avoir égard au lieu d'émission du connaissance, de prise en charge ou de livraison de la marchandise, ou encore de la nationalité des contractants.

Par cette disposition, on veut laisser la possibilité d'user de la Convention au plus grand nombre d'utilisateurs.

- L'E.T.C. devra apporter la preuve de l'existence d'un des dix cas prévus par la Convention, s'il désire s'exonérer de sa responsabilité. Ces dix cas peuvent être classés selon les rubriques suivantes :

- . Faute de l'expéditeur ou du destinataire ;
- vice d'emballage ; vice propre de la marchandise ; insuffisance des marques.

- . Les faits échappant à la diligence raisonnable de l'E.T.C.
- . L'incendie (soit en mer - soit sur les eaux intérieures), sauf faute personnelle du transporteur ; faute dans l'administration ou la navigation commise par les préposés du transporteur, aussi bien en mer que dans les eaux intérieures. Ici, encore, le rapprochement est fait entre le régime applicable en matière de transport fluvial et celui qui régit les transports maritimes. Car la faute nautique et l'incendie ne sont pas exonératoires en matière fluviale.
- . Grèves ou lock-out.

- De plus, lorsque le lieu du dommage est connu, l'E.T.C. ou le réclamant peuvent se prévaloir de toute convention internationale ou loi nationale d'ordre public, qui eut été applicable si le réclamant avait conclu directement avec l'E.T.C., un contrat de transport distinct sur la base de cette convention ou de cette loi.

L'E.T.C. n'est donc plus seul à pouvoir bénéficier d'une Convention internationale ou d'une loi d'ordre public, et ceci peut engendrer de très nombreux conflits de lois.

- Enfin, le rapprochement avec le régime des transports maritimes est encore plus accentué, car force légale est donnée à toute clause "Paramount" portant adhésion à la Convention internationale de Bruxelles de 1924, qui sera insérée dans le connaissance de transports combinés.

Le sentiment qui se dégage immédiatement à propos de ces discussions est une sorte de "timidité" des règles nouvelles, qui, bien souvent, loin d'innover, ne font que transposer ce qui existe déjà dans le cadre du droit maritime. La réserve des délégations se manifeste par le fait que, seule la définition des grands principes a été discutée ; sans doute, craignait-on un trop grand désaccord sur le fond !

D'ailleurs, les oppositions se sont, par la suite, cristallisées, et le projet voté à Tokio est resté "lettre morte". Cependant, à l'actif de celui-ci, il faut noter qu'il adoptait un "système réseau" plus strict que le précédent projet de l'UNIDROIT, et, à ce titre, il devait être repris par la conférence mixte O.M.C.I. / E.C.E., qui élaborera le projet T.C.M.

§ II - Le projet T.C.M.

Personne n'ignore encore qu'un projet de convention relative au contrat de transport international combiné de marchandises, dite convention T.C.M., a été élaboré à la demande du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (E.C.E.) des Nations Unies, par un Comité mixte de représentants gouvernementaux et d'experts professionnels, réuni par l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (O.M.C.I.) et l'E.C.E. Ce projet a été élaboré au cours de quatre sessions, en 1970-1971, à partir d'un projet établi cette fois par l'UNIDROIT (61).

Ce projet O.M.C.I. / E.C.E. aurait dû être soumis à la discussion gouvernementale, au sein de la Conférence O.N.U. / O.M.C.I. sur le transport international par conteneurs en novembre 1972 à Genève.

Cependant, il s'est avéré que des divergences fondamentales subsistaient précisément sur les systèmes de responsabilité à retenir, de sorte qu'il a été décidé, par le Conseil économique et social des Nations-

(61) cf : "Bulletin des Transports" : 5 mars 1970
n° 1458 - pages 78-80.

- C.M.I. "Documentation" - 1970 - II - page 81

- "Droit Européen des transports" - 1970 -
page 1321 - commentaires : WHEBLE.

- "Bulletin des Transports internationaux" des
chemins de fer" (Berne) - 1970 - pages 159- 170.

Unies le 23 juillet 1972, de ne pas inscrire le projet T.C.M. à l'ordre du jour de la Conférence. Le projet est assorti de différentes clauses entre lesquelles les délégués devaient choisir, encore que tout choix aurait une répercussion sur les adhésions ou les refus de certains pays. (62)

A/ Les objectifs du projet de T.C.M. :

Ce projet T.C.M., selon l'expression du professeur L. PEYREFITTE, avait "l'ambition de l'universalisme", car il dispensait l'expéditeur d'avoir à conclure des contrats séparés avec chaque transporteur ou fournisseur de services ; par conséquent, l'ensemble des opérations était soumis à un régime juridique uniforme.

En outre, ce projet avait l'appui des milieux commerciaux très divers, et, notamment, des petits chargeurs qui avaient une expérience pratique de la promotion du commerce international. Cependant, la ratification n'est pas intervenue pour deux raisons essentielles : l'une technique, l'autre politique.

Au titre des raisons techniques, les négociateurs n'ont pas réussi à trouver un terrain d'entente concernant le régime de responsabilité auquel serait soumis l'exploitant de transports combinés, et sur la solution des conflits que cette nouvelle convention ne manquerait pas de faire surgir, lorsqu'elle serait confrontée aux autres Conventions internationales déjà existantes.

(62) cf : R. RODIERE : "Bulletin des Transports" n° 1552 du 15 mars 1972.

Sur le plan politique, les pays en voie de développement représentés par le "Groupe des 77", craignaient que le nouvel ordre économique ainsi établi, favorise les pays industrialisés, promoteurs des transports combinés, compromettant par là l'essor et le développement des pays traditionnellement chargeurs.

B/ Les réactions suscitées par le projet T.C.M. (63)

1) Si la Conférence de Genève du 13 novembre 1972 n'a pas retenu le projet O.M.C.I. / E.C.E., elle a, cependant, reconnu que le "développement du transport multimodal a donné naissance à un nouveau type de contrat de teneur différente, et que l'uniformité internationale pour la solution des problèmes se rapportant à ce contrat, est souhaitable et sera bénéfique sur le plan du commerce international".

Une recommandation fut prise pour qu'un groupe soit constitué ayant pour mission d'établir un avant-projet de convention nouveau, élaboré avec les pays en voie de développement.

En attendant les résultats de cette entreprise qui, de toutes façons, ne pourra avoir de portée pratique avant plusieurs années, les milieux commerciaux intéressés se sont réunis au sein de la Chambre de Commerce Internationale (C.C.I.) et ont chargé un groupe de travail présidé par Monsieur WHEBLE (Grande Bretagne), de préparer des règles uniformes qui seraient recommandées par la C.C.I., et pourraient, notamment, du fait de

(63) cf : D.M.F. 1970 - page 540 "Petite polémologie sur le dernier projet de Convention internationale sur le transport international combiné des marchandises" par H. SCHADEE.

leur acceptation par les banques à l'occasion d'opérations de crédit documentaire, se généraliser et procurer une certaine uniformisation favorisant la sécurité des transactions dans ce domaine particulièrement complexe.

Une "table ronde" convoquée à l'initiative d'UNIDROIT, s'est tenue à Rome le 27 avril 1973, et a délibéré des dispositions à prendre à la suite de l'échec du projet T.C.M. Un accord a été alors conclu pour que soit tentée l'élaboration d'un projet de règles sur les documents de transports combinés, et pour reconnaître le caractère pratique du travail poursuivi par la C.C.I.; UNIDROIT ne devant entreprendre aucun travail dans ce domaine, apporterait sa contribution aux études de la C.C.I.

2) Les règles uniformes élaborées par la C.C.I., s'inspirent très largement des dispositions du projet T.C.M., tel qu'il se présentait en dernier lieu. Toutefois, force est de reconnaître que des règles de droit privé ne peuvent pas s'imposer avec la même vigueur qu'une Convention internationale signée par des Etats ; c'est pourquoi il a fallu adopter sur certains points des solutions différentes.

Ces règles s'appliquent donc essentiellement au transport multimodal. L'E.T.C. voit sa responsabilité fixée selon le système "réseau" toutes les fois que l'origine de l'avarie est connue. Nous noterons, également, d'une part, la possibilité, selon des modalités précises, d'engager la responsabilité de l'E.T.C. en cas de retard, et d'autre part, comme cela avait été admis dans le projet T.C.M., que la limite de responsa-

bilité est fixée par rapport au poids brut des marchandises avariées (30 francs/kg, sauf déclaration de valeur expressément mentionnée sur le document de transports combinés). C'est le chiffre qui figure au protocole de Bruxelles de 1968.

Concernant le document de transports combinés lui-même, il peut être ou non négociable, et toute clause y figurant qui serait contraire aux règles serait déclarée nulle. Enfin, un délai de neuf mois est donné pour agir contre l'E.T.C.

Si ces "règles uniformes pour un document de transports combinés" ont reçu l'adhésion de tous les intéressés au transport combiné : transporteurs, acheteurs, vendeurs, assureurs, banquiers, etc..., la portée de ce document, nécessairement limitée par hypothèse même, ne parvient pas à combler un vide juridique. Cette situation a donc incité l'I.D.I.T. (Institut de Droit International des Transports de Rouen) à mettre l'étude des divers systèmes de responsabilité à l'ordre du jour de son colloque de 1972. Plusieurs personnalités du monde des transports y participaient et les travaux élaborés à cette occasion méritent toute notre attention.

Sous-Section 3 : Propositions de solution concernant
la responsabilité de l'E.T.C. (64)

Dans le cadre des problèmes posés par la réalisation d'un régime juridique du transport combiné, c'est la question de la responsabilité que comporte l'utilisation de cette nouvelle technique qui fut au centre des travaux et discussions du colloque de l'I.D.I.T. En effet, c'est bien sur ce point que les différents projets de Convention ont échoué.

"Effectuer un transport combiné sous un régime unique de responsabilité de bout-en-bout ne présente pas de difficultés lorsqu'une Convention internationale existante en prévoit la possibilité", c'est ce que démontre le Professeur L. PEYREFITTE, en prenant en considération les diverses solutions auxquelles recourt aujourd'hui le commerce international.

Ainsi, nous l'avons vu, c'est le cas d'un transport combiné effectué sous le régime de la C.I.M., alors que sur certaines parties accessoires du parcours, les marchandises sont acheminées par route ou sur mer. C'est encore le cas d'un transport combiné effectué sous le régime de la C.M.R., même s'il y a déplacement maritime sur une partie du trajet, à la condition, toutefois, qu'il n'y ait pas rupture de charge.

(64) cf : "Le régime juridique du transport combiné" - I.D.I.T. - Rouen - 1972 -

et "Propositions sur le document de transport combiné" - par Madame A. CHAO - I.D.I.T. Rouen.

Mais qu'en est-il des transports combinés auxquels on ne peut appliquer le régime C.I.M. ou C.M.R. ? Pour répondre aux exigences posées par les nouvelles techniques de transport, deux procédés peuvent être imaginés.

Dans un premier cas, une convention pourrait étendre le régime de responsabilité qui s'applique à l'un des transporteurs au-delà de son champ d'application traditionnel, afin de couvrir le transport de bout-en-bout. Dans un second cas, on pourrait concevoir une convention nouvelle qui instaurerait un régime de responsabilité propre à l'E.T.C., couvrant l'intégralité du déplacement. (Notons à ce sujet que certaines Compagnies maritimes effectuant des transports combinés en Atlantique Nord, délivrent des connaissements internationaux contenant la présomption que les dommages non-apparents se sont produits pendant le transport maritime; on étend donc le régime traditionnel de responsabilité du transporteur maritime par cette présomption initiale).

Une telle pratique ne doit pas faire oublier les divergences qui existent au sein des instances internationales, concernant le régime de responsabilité auquel devrait être soumis l'E.T.C. En effet, un autre grand débat trouve son origine dans le fait que, sous l'influence politique des pays du Tiers-Monde et des U.S.A., et sans doute aussi en conséquence de l'évolution de certaines techniques, une responsabilité "objective", donc pour risque, tendrait à remplacer la responsabilité "subjective" (c'est-à-dire pour cause de faute), traditionnelle dans le cadre des transports maritimes.

Ces deux grands problèmes limitent aujourd'hui considérablement les chances d'aboutir à une Convention internationale, qui, selon certains, ne devrait voir le jour que dans dix ou vingt ans ! L'enjeu est trop important pour que nous ne nous interrogiions pas à notre tour sur les choix qui doivent être faits.

§ I - Système "réseau" ou responsabilité uniforme?

Il est inutile d'insister sur le fait que le transport combiné, technique particulière d'acheminement des marchandises d'un point à un autre pratiquement sans rupture de charge, constitue en soi une entité nouvelle, et, à ce titre, devrait supprimer le "morcellement" du transport.

Il serait donc souhaitable d'envisager un régime de responsabilité propre à ce mode de transport, indépendant des différents régimes de responsabilité inhérents aux transports maritimes, terrestres, aériens ou ferroviaires, pour régler les rapports existant entre l'E.T.C. et les chargeurs-expéditeurs.

A/ Le système "uniforme" :

1) Ainsi une personne qui expédie un conteneur, par exemple, devrait pouvoir bénéficier d'un même régime de responsabilité, que ce conteneur soit déplacé par mer, terre, route, fer ou air, ou successivement, par deux ou plusieurs de ces quatre moyens de transport.

Or, pour parvenir à ce résultat, il faut que le contrat de transport soit unique pour l'ensemble du déplacement. La pratique a d'ailleurs apporté un début de réponse sur ce point, en proposant un nouveau contrat : le contrat de transport combiné qui, par une sorte de fiction, ne tient pas compte du morcellement, de la division réelle du transport, qui devient ainsi l'accès-matériau nécessaire aux transports combinés. La conséquence d'un tel contrat est de soumettre les exploitants de transports combinés, à un régime autonome de responsabilité, dit "système uniforme" de responsabilité. Le projet de Convention T.C.M. avait adopté ce système dans ses grandes lignes ; de même les documents F.I.A.T.A. et B.I.M.C.O. ont opté pour cette solution.

Cet obstacle franchi, restera à déterminer le fondement de la responsabilité de l'E.T.C. : sera-t-elle une responsabilité pour risque, ou au contraire, une responsabilité pour cause de faute ? Nous introduirons ce débat dans un développement ultérieur.

Un tel système, véritable droit des transports de bout-en-bout, serait théoriquement la meilleure solution, tant du point de vue de l'économie que de la sécurité juridique.

2) Mais si la logique courante veut que de l'unité résulte la simplicité, en matière de transports combinés, cette règle pourrait se révéler d'une application délicate. En effet, en matière de transport de marchandises par fer, mer, route et air, il existe des Conventions internationales. Or, ces Conventions sont impératives, d'ordre public. Il n'est donc pas possible

de les ignorer. Toute convention internationale nouvelle en matière de transports combinés, doit tenir compte de cette réalité, sous peine de voir son contenu frappé d'inapplicabilité. Il s'agira donc pour la nouvelle Convention, de coordonner l'ensemble de ces quatre textes afin d'éviter un tel écueil.

C'est pour cette raison que les recommandations suivantes ont été arrêtées lors du séminaire de Gênes :

Article 3 - § c

"L'Exploitant de transports combinés, en aucun cas, ne sera responsable au-delà d'une somme par unité de poids à prévoir dans le document. Cette somme sera égale à la plus élevée des sommes prévues, et au maximum des réparations dues par un transporteur d'après toutes conventions internationales de transport de marchandises par route, fer, air et mer".

Autre exemple de cette nécessaire coordination, cité à Rouen, l'article 4 - § a, des mêmes recommandations de Gênes :

Article 4 - § a

"Sauf clause contraire, l'exploitant de transports combinés sera dégagé de toute responsabilité d'après le contrat, si l'action ou la demande d'arbitrage n'a pas été engagée dans les neuf mois après la date de livraison des marchandises, ou après la date à laquelle elles auraient dû être livrées".

Ces dispositions tiennent compte des impératifs posés par les conventions internationales et les lois nationales d'ordre public (en particulier la loi française), qui interdisent, par exemple, d'allonger les délais de responsabilité, mais permettent de les diminuer. Ce qui permettra à l'E.T.C. d'exercer un recours contre le voiturier, sans tomber sous le coup de la forclusion.

Le Professeur R. RODIERE déclarait, d'ailleurs, à ce propos : "La formule un peu complexe tient à ce qu'on bute ici sur la difficulté que présente le jeu de la liberté des parties, enfermé dans le cadre d'un ensemble de conventions internationales impératives".⁽⁶⁵⁾

Cependant, force est de constater que la complexité du problème, faute de réalisations contractuelles dont pourrait s'inspirer une réglementation internationale, rend très difficile l'élaboration d'une Convention internationale dont l'objet serait de créer un véritable droit autonome des transports combinés. En général, le droit ne fait que codifier une situation déjà existante, et si, de ce fait, il n'a pas pour mission de faire évoluer les techniques, nous sommes contraints de constater qu'en la matière, on ne pourrait pas présager de l'avenir et savoir si l'oeuvre mise sur pied après de très longs délais, trouverait dans les faits, une réalisation pratique.

(65) cf : R. RODIERE "Rapport de Synthèse" -
journées d'études de l'I.D.I.T. - 1972 -
page 115.

C'est pourquoi, dans un premier temps, il conviendra, suivant en cela la doctrine dominante, de faire une concession en adoptant un régime mixte de responsabilité du type "réseau", même si nous regrettons que le droit ne parvienne pas à anticiper suffisamment sur les conséquences issues des nouvelles techniques.

B/ Le système "Réseau" :

Le système réseau est une superposition de régimes traditionnels, longuement élaborés. Selon les propres termes du Professeur PUTZEYS ⁽⁶⁶⁾, ce système "consiste à faire supporter par l'E.T.C. la responsabilité qui eut été la sienne s'il avait conclu directement avec l'expéditeur, un contrat de transport, pour le parcours particulier où se produisit le dommage à la marchandise ; une responsabilité résiduaire est prévue pour le cas où la localisation du dommage serait impossible".

Car le problème se situe bien à ce niveau : si le lieu et le moment de la survenance du fait dommageable sont connus, le système "réseau" s'applique, et alors le régime de responsabilité serait bien celui auquel est soumis le transporteur en cas de transport unimodal. Alors que si ce moment demeure inconnu, ce sera le régime "uniforme" qui sera appliqué.

(66) cf : Document I.D.I.T. précité : rapport fait par le Professeur PUTZEYS - page 70.

Mais alors, nous voyons là une source privilégiée de multiples procès ayant pour objet de rechercher l'origine du dommage. Ainsi, le système réseau, en évitant les conflits de lois entre une Convention internationale sur le transport combiné et les autres Conventions internationales et lois nationales, fait apparaître un nouveau "casus litis". Confrontées à ces difficultés, les représentations internationales ont choisi le système "réseau", auquel s'ajoute le régime "uniforme" de responsabilité. Cette dualité de systèmes résulte du double rôle joué par l'E.T.C. qui, pour l'expéditeur-chargeur, remplit le rôle d'un transporteur, et pour les transporteurs unimodaux engagés par lui pour le transport des marchandises, devient un chargeur fictif.

Sans doute, s'agit-il d'un choix raisonnable, mais il ne faudrait pas que cette situation provisoire devienne définitive, car, l'absence de Convention internationale impérative, pourrait gêner considérablement les échanges commerciaux internationaux.

Ceci étant admis, la responsabilité de l'E.T.C. est dictée par les Conventions internationales et les lois nationales, lorsque le système "réseau" s'applique, mais lorsqu'il s'agit du régime "uniforme" de responsabilité, l'E.T.C. sera-t-il soumis à un régime de responsabilité pour cause de faute, ou, au contraire, à un régime de responsabilité pour risque ?

§ II - La responsabilité pour cause de risque
et la responsabilité pour cause de faute
de l'E.T.C. :

A ce point de nos développements, nous percevons la grande similitude qui existe entre les constatations que nous avons faites et le projet de Convention T.C.M. Or, ce projet a été réfuté. Alors, pourquoi persister dans cette voie ? le rejet dudit projet tient au fait, parmi quelques autres raisons, que les pays en voie de développement et les U.S.A., souhaiteraient voir appliquer une responsabilité "objective" ou pour cause de risque, conditionnant même leur adhésion, à cette solution. Il est donc opportun d'étudier les avantages de l'un et l'autre système.

Là, encore, les divergences sont profondes. Dans le régime de responsabilité dite "subjective", le transporteur est engagé dès lors que le dommage a été provoqué par sa faute prouvée ou présumée. Le transporteur est, dès lors, exonéré de cette responsabilité lorsqu'il n'est pas en faute, c'est-à-dire, lorsque le dommage est dû à la force majeure, la faute de l'ayant-droit, ou le vice propre de la marchandise : les risques proprement dits du transport et de la marchandise n'incombent pas au transporteur.

Dans le régime de responsabilité "objective", dès lors que le moment du sinistre est établi et qu'il se situe pendant le transport - ce qui exclut la faute de l'ayant-droit et le vice propre - le transporteur répond de son dédommagement.

Le problème posé par le choix à faire entre ces deux systèmes "dépasse d'ailleurs le cadre de la Convention de transports combinés", estime le Professeur PUTZEYS, "il intéresse tout d'abord l'avenir du droit des transports, car il s'inscrit manifestement dans le sens d'une évolution du droit de la responsabilité tant aquilienne que contractuelle".

A/ Avantages et inconvénients de la responsabilité pour cause de risque :

1) De l'avis du même orateur ⁽⁶⁷⁾, le régime de la responsabilité objective offre plusieurs avantages : une plus grande simplicité ; la suppression des actions récursoires en cascade ; l'élimination des chevauchements d'assurances (assurance de la cargaison par l'expéditeur, contre les risques du transport ; assurance de la responsabilité des transporteurs et des manutentionnaires, puisque l'assureur de la cargaison conserve son recours contre eux lorsqu'il a indemnisé l'ayant-droit).

2) Toutefois, ce dernier avantage soulève quelques objections :

- la première est d'ordre économique : peut-on valablement, évaluer les économies d'assurance que ce système permettrait de réaliser ?
A ce jour, les études globales qui ont été entreprises par le Secrétariat de l'O.N.U. pour mesurer les incidences économiques d'un système nouveau de responsabilité, ont abouti à cette conclusion, d'ailleurs logique pour

(67) cf : Journées de l'I.D.I.T. précitées.

les praticiens, qu'il n'était pas possible de déterminer globalement les incidences et que tout était affaire de situations particulières.

- La seconde est tirée de la limite même qui est assignée au régime préconisé. Puisqu' aussi bien, la responsabilité pour cause de risque et l'assurance souscrite ne couvrent jamais que les sinistres survenus pendant le transport, l'expéditeur aura toujours besoin, fut-ce pour des motifs de crédit documentaire, d'une assurance couvrant les risques externes au transport. Il ne s'agit, dès lors, plus que d'un déplacement de la répartition entre deux assurances qui subsistent.
- Enfin, troisième remarque, une telle responsabilité pour cause de risque serait, en quelque sorte, contraire à la tradition législative en matière de transport, même si cette conception n'est pas une invention exclusive des pays de tradition anglo-saxonne (cf : en matière d'accidents de travail).
C'est pourquoi nous lui préférons le système de responsabilité pour cause de faute.

B/ La responsabilité pour cause de faute :

Interrogés sur la question de savoir si, dans la perspective d'une convention internationale sur le contrat de transports combinés, le régime actuel de responsabilité du transporteur doit être réformé, et, dans l'affirmative, dans quelle direction il faut s'orienter, les participants aux travaux de la commission compétente du colloque se prononcèrent, en majorité, en faveur d'une réforme, mais avec maintien de la conception de responsabilité subjective. C'est ce que fit ressortir le Professeur R. RODIERE.

Est-ce à dire que l'on oublierait la tendance actuelle en matière de responsabilité, tendance assez nettement orientée vers la responsabilité "objective" à base de risque ; les théories de Monsieur A. TUNC ont fait école (Révision de la Convention de Varsovie à Guatemala-City le 8 mars 1971) ? Non sans aucun doute, mais cette réticence des praticiens suffit à prouver leur attachement à "L'ancien Système", car ils désirent connaître exactement les limites de leur responsabilité maximum, et non celles de leur engagement minimum.

Lorsque l'on étudie les Conventions de Varsovie, C.I.M., C.M.R., et de Bruxelles 1924, une différence assez sensible apparaît au niveau du régime de responsabilité. Le transporteur maritime est présumé responsable, sauf preuve contraire de sa "due diligence", c'est-à-dire qu'il est responsable jusqu'à ce qu'il ait déplacé la charge de la preuve. Il s'agit bien d'une responsabilité à base de faute (sauf "cas exceptés),

alors que la responsabilité dans la Convention de Varsovie relative aux transports aériens (telle qu'elle a été modifiée) est généralement considérée comme étant la plus stricte. Les règles de base du transport par route et par chemins de fer, se situent entre les deux, les causes d'exonération étant pratiquement les mêmes. Rompre avec cette tradition juridique de la notion de responsabilité pour cause de faute, amènerait certainement des bouleversements profonds, tant dans l'esprit que dans l'exécution des transports internationaux. En effet, il serait à craindre une négligence de la part des transporteurs qui ne seraient pas recherchés, l'E.T.C. étant responsable à priori. De plus, le système actuel de responsabilité à base de faute, permet seul d'asseoir la responsabilité et de la délimiter.

Qui plus est, comme nous l'avons déjà relevé, l'assurance facultés est une garantie pour la marchandise, or la disparition du système actuel entraînerait la disparition de ce type de couverture au bénéfice d'une assurance responsabilité de l'E.T.C., qui ne remplirait pas les mêmes fonctions (cf : texte préparé par la C.N.U.D.C.I., portant réforme de la Convention de Bruxelles de 1924).

Par ailleurs, la coexistence des fonctions de l'E.T.C. : transporteur vis-à-vis du chargeur et chargeur-fictif vis-à-vis des différents transporteurs-voituriers, nous amène à formuler quelques remarques concernant le commissionnaire de transport, cet auxiliaire dont il a été si souvent question au cours du Congrès de l'I.D.I.T.

§ III - La Commission de transports combinés (68)

Partant de l'hypothèse selon laquelle le moment du sinistre demeure inconnu, le destinataire de la marchandise cherchera à engager la responsabilité de l'E.T.C. Or, n'y-a-t-il pas une sorte d'injustice à vouloir prétendre que ce personnage hybride, sorte de transitaire-commissionnaire de transports, soit tenu pour responsable au-delà des limites auxquelles sont soumis les transporteurs traditionnels unimodaux, alors qu'il n'a pas les moyens matériels d'exercer sa "surveillance" sur les marchandises conditionnées préalablement ? Nous voyons là une raison supplémentaire de le soumettre à un régime de responsabilité pour cause de faute. Mais notre propos est ici un peu différent.

En effet, le commissionnaire de transport est une construction des législations française, espagnole, italienne et suisse. Dès lors, si l'on se réfère à l'exposé du Professeur PEYREFITTE, le fait que ce commissionnaire de transport, lors d'un transport de bout-en-bout, doive supporter une responsabilité plus stricte que dans les autres Etats européens, ne justifie pas l'allégation selon laquelle le commissionnaire assume vis-à-vis de l'expéditeur, la responsabilité de toute l'opération, et garantit la livraison de la marchandise. Une distinction doit être faite entre la situation d'un tel commissionnaire, et celle à laquelle se trouve soumis le commissionnaire qui émet un connaissement direct. Car si l'expéditeur est en relation juridique avec ce personnage, c'est parce que celui-ci a signé un connaissement direct de livraison. Cette situation n'a aucun lien avec la responsabilité à laquelle est soumis le commissionnaire en tant que tel.

(68) Notons qu'un projet de convention sur le statut du Commissionnaire de transport a été mis à l'étude par l'I.D.I.T. (un de plus !).

En fait, le problème consiste à analyser la nature du document de transport : le connaissement. Traditionnellement, nous l'avons vu, le connaissement représentait une marchandise. Ce document devenu l'équivalent d'un titre de propriété de la marchandise, donnait le droit d'exiger la délivrance de la marchandise contre la restitution du titre. Or, lorsqu'il s'agit d'un transport combiné, le document n'a plus cette "valeur universelle", même si celui qui l'émet s'engage à livrer la marchandise intacte à destination.

En effet, alors que dans le premier cas, seules les Compagnies d'armements émettaient le titre et le conservaient pendant tout le voyage, aujourd'hui l'E.T.C. émet le titre, mais ne détient pas matériellement et simultanément les marchandises. Dès lors, peut-il promettre de les livrer intactes ?

Si donc une simplification résulte de la création du connaissement direct, il ne faudrait pas prétendre pour autant que le commissionnaire serait soumis à une responsabilité causale. Car, somme toute, le connaissement direct émis par lui, confirme qu'il a pris en charge la marchandise, mais ne signifie pas qu'il doive la remettre intacte au destinataire.

Nous relèverons enfin, que, dans les documents proposés par les organismes privés, la F.I.A.T.A. en particulier, la manière dont le commissionnaire répartit la charge de l'indemnisation entre ce qui lui incombe et ce qui incombe à ses sous-traitants, n'est pas satisfaisante pour les assureurs maritimes : le régime de responsabilité est plus favorable que certaines dispositions des Conventions Internationales, mais la limitation de responsabilité est beaucoup plus défavorable.

Reprenons ici les réflexions de Monsieur POTIER⁽⁶⁹⁾
"Entre les problèmes politiques, le réalisme économique
et les exigences du droit, les jeux sont ouverts". C'est
pourquoi nous devons, dans une section seconde, rechercher
les incidences du transport combiné sur l'assurance-
facultés des marchandises transportées.

*
* *
*
.

Section 2 : Le transport combiné et l'assurance des
facultés :

Nous avons remarqué, au début de ce chapitre,
qu'accessoire du transport, l'assurance des marchandises
est soumise au régime juridique de celui des transports.

Le problème serait simple si la réglementation
de l'assurance était unique. Or, tel n'est pas le cas en
droit français. Notre législation comporte essentielle-
ment deux régimes d'assurances : celui des assurances
maritimes et celui des assurances terrestres (loi du
13 juillet 1930).

(69) cf : D.M.F. 1974 - page 390 - POTIER : "Transports
combinés".

Ces deux législations diffèrent à de nombreux points de vue. Brièvement, concernant les assurances terrestres, la loi du 13 juillet 1930 impose des contraintes inconnues en matière d'assurances maritimes. Car, pour ces dernières, une large place est laissée aux Conventions. L'intérêt juridique est donc important de connaître le régime applicable au contrat dans son ensemble (70).

En matière d'assurance aérienne, la tendance est d'étendre la loi de 1930 à ce type d'assurances, car à la différence des assurances maritimes et fluviales, elles ne sont pas expressément exclues de son champ d'application (cf : LEMOINE "Traité de droit aérien - n° 1008 & suivants).

L'opposition se réduit alors à deux régimes : les assurances maritimes (code de commerce) et les autres assurances, y compris les assurances aériennes (Loi de 1930).

§ I - La recherche d'un contrat d'assurance :

Puisque, pratiquement, seules les assurances maritimes s'opposent aux autres assurances, la loi de 1930 s'applique toutes les fois qu'il n'y a pas assurance maritime.

(70) cf : Etudes de Droit Comparé - 1959 - III - page 9 :
"Les assurances concernant les choses transportées successivement par voie terrestre - maritime ou aérienne" par A. BESSON.

A ce propos, nous pouvons dire qu'une assurance de marchandises est maritime, lorsqu'elle est destinée à couvrir, contre les risques de mer, (cf : article 350 ancien du Code de commerce et article 1er de la loi du 03.VII-1967 n° 67-522), les marchandises chargées sur un navire, les facultés embarquées sur un bâtiment de mer. C'est l'expédition maritime qui sert de support au contrat d'assurance maritime, et tous les risques qui peuvent survenir à l'occasion d'une telle expédition ou qui s'y rattachent, ne peuvent être garantis que par une assurance maritime (cf : RIPERT "Traité de droit maritime" - 3° édition - III - N°s 2613 et 2614).

Cependant, nous devons immédiatement préciser que cette assurance maritime s'étend obligatoirement à certains risques terrestres et ne couvre pas uniquement les risques maritimes "Stricto sensu" ci-dessus cités. Il s'agit de risques avant et après débarquement, des marchandises confiées au transporteur. Théoriquement, ils ne devraient pas être couverts par l'assurance maritime (CIV - 6 Août 1912 - D - 1913 - 1 - Page 542) ; pratiquement ils le sont toujours, au moins pendant un certain délai, parce qu'ils sont considérés comme l'accessoire du voyage maritime ⁽⁷¹⁾. L'assurance maritime les couvre donc à titre accessoire (Aix - 5 Juin 1913 - "Revue Internationale de droit maritime" - t - 29.370). Cette situation se retrouve lorsque les marchandises transitent entre deux expéditions maritimes, ou encore lorsqu'il s'agit d'un transport aérien.

(71) cf : "La clause de magasin-à-magasin dans l'assurance maritime française sur facultés" - par P. LATRON
Exposé fait pour l'Association internationale
du droit de l'assurance.

Qui plus est, en principe, l'assurance couvrant les risques terrestres ne devrait pas être soumise à la réglementation du code de commerce, en cas de transports terrestres constituant l'accessoire ou le prolongement du transport maritime, puisque par nature ce ne sont pas des risques maritimes. En fait, une Convention contraire intervient dans la police maritime pour couvrir accessoirement les risques terrestres antérieurs ou postérieurs à l'expédition maritime. L'article 1er de la police française d'assurance sur facultés (1970) dispose :

"La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et, éventuellement, d'un transport terrestre, fluvial ou aérien, accessoire d'un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi, dans son ensemble, par les principes qui gouvernent l'assurance maritime et par les dispositions qui suivent".

Venant appuyer cette première règle, l'article 9 apporte une précision importante, et déclare que les risques des assureurs maritimes ne commencent qu'au moment où les facultés, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême du voyage assuré, et cessent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire (cf : LUREAU & OLIVE, "Commentaires de la police française d'assurance maritime française sur facultés, n°s 15 et 79).

Il n'en est pas moins vrai que, en présence de transports combinés successifs, un seul régime - celui du code de commerce - s'applique à l'assurance couvrant l'ensemble de ces risques de transport. Encore faut-il qu'il y ait, à titre principal, expédition maritime. Déjà, au XIX^e siècle, la Cour de Cassation en avait fait une jurisprudence (72).

Cette solution s'impose d'ailleurs du point de vue pratique, car, dès lors qu'un contrat unique couvre les risques des divers transports successifs, force est d'appliquer un régime unique - celui des risques principaux - car, le plus souvent, si un sinistre survient, notamment des avaries, il est impossible, à destination, de l'attribuer d'une façon certaine à la partie maritime ou terrestre du transport.

De même, par extension, nous constatons que, lorsqu'il y a succession de transport terrestre ou aérien et maritime, la pratique tend à faire prédominer la législation du code de commerce dès qu'il y a navigation maritime, même si cette navigation n'est pas la partie principale du transport (cf : Cour de Bordeaux - 9 décembre 1896 "Revue internationale de droit maritime" - t - 13.41).

(72) cf : -Cass. Civ. 18 Mars 1878-D.1878-1-351 et suivantes et S - 1879 - 1 - 27.

-Ch. Civ. 12 Nov. 1947 "Revue Générale des assurances terrestres" 1948 - 320 et

-J.C.P. 1948 - II - 4475 (note D. VEAUX).

-Ch. Civ. 11 Juin 1945 - J.C.P. 1945-II-2898 (note P.L.P.)

D'ailleurs, les "commentaires de la police française d'assurance sur facultés" ci-dessus cités, adoptent cette thèse (cf : N° 15), Messieurs LUREAU et OLIVE affirment que les "règles de l'assurance maritime doivent s'appliquer au contrat dans son ensemble, même si la partie du transport maritime est minime". Le domaine d'application de l'adage "accessorium sequitur principale" se trouve donc un peu élargi.

La simplification qui résulte de cette construction jurisprudentielle française, supprimera bien des sources de conflits, mais pour autant le transport combiné ne va-t-il pas modifier le cadre traditionnel des assurances sur facultés ? C'est la question à laquelle nous devons répondre dans un second point.

§ II - Les incidences du transport combiné sur l'assurance des facultés :

Les conséquences du transport combiné sur l'assurance des facultés peuvent se traduire, soit par une augmentation du coût de l'assurance, soit par sa disparition totale, au bénéfice d'un autre type de contrat. Dans ce cadre, les problèmes inhérents au connaissance assuré ne seront pas traités, car il est nécessaire de dépasser ce stade "de période intermédiaire" pour connaître les réelles incidences d'un tel mode de transport sur l'avenir, à moyen terme, de l'assurance-facultés (73).

(73) - Nous avons vu, dans la première partie de cette étude, à propos des connaissances, les innovations apportées par le connaissance assuré.

- On pourra se reporter aux articles de MATTHEWS parus dans la revue "Fair Play" des 26 septembre 1968, p.30 et 17 octobre 1968, page 21, intitulés : "The combined Transport bill of Lading and certificate of insurance (O.C.L. / A.C.T.)".

C'est pourquoi nos remarques sont formulées à partir de l'état actuel d'avancement des projets de Convention internationale, qui s'orientent vers un système mixte de responsabilité : système "réseau" si l'origine du dommage est connue, et système "uniforme" dans le cas inverse.

A/ Dans le cas du système "réseau" :

C'est la situation la plus simple à analyser, car ce système implique pratiquement les mêmes coûts d'assurance et de responsabilité que ceux résultant du transport traditionnel fragmenté des marchandises. Ces coûts sont les suivants :

- 1) Le chargeur contracte une assurance sur facultés. Celle-ci couvre en général le transport "d'entrepôt à entrepôt", dont le coût dépend d'un certain nombre de facteurs (nature des marchandises ; itinéraires ; antécédents de pertes du chargeur, etc...), mais qui varie très peu en fonction du caractère combiné ou fragmenté du transport.
- 2) Les transporteurs continuent à s'assurer pour les risques découlant de leur responsabilité propre, telle que définie et délimitée par la législation nationale et les conventions internationales applicables.

- 3) Enfin, l'E.T.C. ne contractera d'assurance responsabilité que pour ses fautes professionnelles (assurance du même type que celle souscrite par le transitaire) car, en cas de perte des marchandises ou d'avaries, sa responsabilité envers le chargeur est limitée à ce qu'il peut réclamer au transporteur responsable. Ce dernier indemniserait d'ailleurs le chargeur par l'intermédiaire de l'E.T.C.

Ces trois catégories d'assurance seront d'ailleurs répercutées sur le coût global des frais de transport imputables au propriétaire des marchandises. Dans les faits, les incidences sur le coût de l'assurance des facultés sera nulle. Mais tel ne sera pas le cas lorsque l'origine du dommage ne sera pas connue et que l'on devra appliquer le système "uniforme" de responsabilité de l'E.T.C.

B/ Dans le cas du système "uniforme" :

Une constante demeure : le coût de l'assurance responsabilité contractée par les divers transporteurs participant au transport combiné. Mais les deux autres éléments pris en considération précédemment : l'assurance facultés du chargeur et l'assurance responsabilité de l'E.T.C. peuvent varier considérablement, selon le choix qui sera fait de la responsabilité imputable à l'E.T.C. (responsabilité pour cause de faute, ou pour cause de risque).

Nous écartons, dès à présent, le problème de l'assurance professionnelle de l'E.T.C., qui se présente comme une garantie des risques professionnels pouvant survenir, indépendamment du régime de responsabilité auquel sera soumis l'E.T.C. Seule, nous intéresse l'assurance responsabilité pour perte ou avarie de la marchandise. Ce qui compte, sur le plan économique, ce n'est pas l'élévation ou l'abaissement du niveau de responsabilité de l'E.T.C., mais l'extension ou la limitation de la couverture que doit fournir sa compagnie d'assurances (responsabilité) ou son club "P and I", car l'E.T.C. se procure cette couverture aux frais du propriétaire des marchandises transportées.

Pratiquement, si l'on opte pour une responsabilité pour cause de risque ou, au contraire, pour une responsabilité pour cause de faute, que se passera-t-il ?

- 1) Certains ont pu dire (74) que "toute augmentation de la prime d'assurance responsabilité de l'E.T.C. qui serait due à une augmentation des risques assumés par lui, entraînerait une diminution correspondante de la prime d'assurance des marchandises. Car les deux primes sont complémentaires, en ce sens qu'une demande d'indemnité n'est satisfaite qu'une seule fois, au titre de l'une ou l'autre assurance".

(74) cf : Rapport du Secrétariat de la CNUCED "La couverture d'assurance responsabilité et d'assurance sur facultés, dans les transports internationaux multimodaux "Document n° T.D. / B / A.C. 15 / 14 - 14 Janvier 1976.

Nous voyons là une confusion entre deux types de besoins d'ordre différent, car la meilleure façon de protéger la marchandise est bien de la "soigner". En effet, l'opération de vente et l'opération d'assurance sont intimement liées, et il convient donc de conserver la tradition de l'assurance sur facultés.

De plus, l'apparente suppression des "coûts doubles" d'assurances, résultant d'un régime de responsabilité fondé sur le risque, ne s'avèrerait être, en réalité, qu'un déplacement de la répartition des assurances. Dès lors, les économies ainsi prévues seraient-elles réalisées ? Rien n'est moins sûr, car les études entreprises par l'O.N.U. à ce sujet ont abouti à la conclusion suivante : en la matière tout est affaire de situations particulières (75).

- 2) Ceci étant, nous pouvons dire que, de l'avis général des praticiens, les assureurs-facultés ne recourant que pour 10 % contre les transporteurs, l'assurance unique coûterait certainement plus cher que la simultanéité actuelle des contrats d'assurances. Le Professeur R. RODIERE remarquait à cet égard la "volte-face" des assureurs américains, devenus hostiles au système de responsabilité objective.

(75) cf : -Journées d'études de l'I.D.I.T., précité, p. 76

- "Economic implications, in particular for developing countries, of the proposed Convention on international combined transport of goods" - 8 mai 1972.
Document O.N.U. N° ST / ECA / 1960.

C'est pourquoi nous pensons que tout transfert de risque de l'assurance sur facultés à l'assurance responsabilité, augmente le coût global des deux assurances, (l'assurance responsabilité étant, par nature, plus onéreuse), lorsque l'assurance responsabilité couvre un risque d'avarie ou de perte pour une indemnité sensiblement identique à celle reçue au titre d'une assurance de choses. De plus, sans doute pouvons-nous constater que les règlements des sinistres sont effectués plus rapidement lorsqu'il y a assurance des facultés, alors qu'un règlement sur la base d'une assurance responsabilité entraîne de nombreux litiges.

L'assurance des facultés correspond bien au besoin économique et technique de la part des chargeurs-expéditeurs. Toute modification tendant à diminuer l'importance effective de ce type d'assurance, entraînerait, non seulement, un accroissement des coûts du transport, mais bien plus, bouleverserait irrémédiablement l'équilibre des transports internationaux des marchandises. Les pays en voie de développement, pourtant soucieux de créer leurs propres marchés internes d'assurances, hostiles au régime traditionnel de responsabilité du transporteur maritime par exemple, ont reconnu la nécessité de conserver cette double assurance, même si les raisons qui les poussent dans cette direction sont fortement teintées de politique !

§ III - Les pays en voie de développement et
l'Assurance en matière de transports
combinés ⁽⁷⁶⁾

La Commission des Invisibles et du Financement lié au commerce a fait figurer dans une résolution 9 (VII) du 7 novembre 1975, un paragraphe 3, dans lequel elle approuve la conclusion de la C.N.U.C.E.D. en ces termes : "Le maintien du système actuel de l'assurance des facultés maritimes est indispensable, (qu)on ne peut abandonner ce système, et (que) toute modification radicale de la répartition des risques qui consisterait à substituer la responsabilité du transporteur à l'assurance de la marchandise, serait particulièrement préjudiciable aux intérêts des pays en développement". Même si ce texte ne se réfère pas expressément aux E.T.C., la résolution s'applique également aux transports combinés.

Le rapport de la C.N.U.C.E.D. précédemment cité, distingue deux grandes catégories de systèmes de responsabilité : "ceux qui favoriseraient l'expansion progressive des marchés nationaux d'assurances des pays sous-industrialisés, et ceux qui pourraient avoir des effets préjudiciables sur ces marchés".

(76) cf : Rapport du Secrétariat Général de la
C.N.U.C.E.D. précité -
Document N° TD / B / A.C. 15 / 14.

En conséquence, le système "mixte" de responsabilité (réseau et uniforme conjugués), ne serait pas un obstacle à l'expansion des marchés nationaux d'assurances desdits pays, car l'assurance maritime des facultés serait maintenue. Au contraire, une responsabilité uniforme fondée sur la notion de risque, ferait disparaître l'intérêt actuel d'une assurance des marchandises. L'E.T.C. supportant alors les risques, les marchés locaux d'assurances des pays en voie de développement seraient privés de cette assurance de choses, sur laquelle ils formaient des vœux. En effet, l'assurance des facultés semble plus facilement "assimilable" pour le moment, par les pays du tiers-monde, car l'assurance responsabilité nécessite plus de moyens techniques.

Il semble donc que le système mixte de responsabilité pourrait satisfaire les prétentions de croissance des marchés d'assurances des pays en voie de développement, qui ne devraient pas s'opposer à ce qu'une telle convention puisse aboutir. Et pourtant...

*

* *

*

Le groupe préparatoire intergouvernemental de la C.N.U.C.E.D. sur le transport multimodal international s'est réuni encore une fois à la fin de l'année 1976 ⁽⁷⁷⁾ sans pouvoir avancer de façon notable ses travaux. Bien plus, de profondes divergences sont encore apparues entre les pays en développement et les pays industrialisés.

Le premier désaccord concernait l'application de la Convention future : le Groupe des 77 considère que l'application de la Convention devrait être impérative dès l'instant où il y a transports combinés, et que l'E.T.C. a délivré un document dit "de transport multimodal" ; les pays développés se sont opposés à tout système impératif et se prononcèrent en faveur d'un système facultatif.

Par ailleurs, le même "Groupe des 77" réaffirme son désir de faire figurer dans la Convention, des dispositions de droit public relatives au contrôle gouvernemental de la profession d'E.T.C., et à la valeur bancaire du document de transport multimodal (on sait que les pays traditionnellement "maritimes" sont opposés à la solution selon laquelle ce document serait négociable au même titre que le connaissance maritime traditionnel). C'est ainsi que les pays à économie de marché (groupe B) demandèrent que soit suspendu l'examen du projet de textes.

(77) cf : Journal de la Marine Marchande : jeudi
3 février 1977 - page 256.

Dans ces circonstances, il paraissait difficile de parvenir à un accord entre des conceptions aussi divergentes sur une Convention internationale : simple disposition de droit privé pour les pays à économie de marché, ainsi que pour les pays socialistes de l'Est, d'une part, réglementation et contrôle des opérations de transport et des activités d'E.T.C., avec dispositions douanières pour les pays en voie de développement, d'autre part. Les négociations ont pourtant abouti à une sorte d'accord sur la base d'un document présenté par le Président pour définir ce que devrait être la structure d'une Convention (78).

Il est donc à craindre dans ces conditions, que, lors des prochaines sessions du groupe préparatoire, l'étude de telles dispositions favorables au pays du tiers-monde, prenne le pas sur l'élaboration d'articles relatifs au régime juridique de l'entrepreneur de transports combinés. Ne devrait-on pas méditer cette phrase du roi HASSAN II (citée par le délégué du Maroc, Monsieur EL KOHEN à la troisième conférence de l'O.N.U. sur le droit de la Mer) : "Il ne faut pas que les riches deviennent pauvres, mais que les pauvres le soient moins".

(78) cf : Rapport du Secrétariat de la C.N.U.C.E.D.
document n° TD/ B / AC. 15 / 19 du 22
novembre 1976
"Elaboration d'un avant-projet de Convention
sur le transport international multimodal".

Une Convention pourra-t-elle être proposée rapidement, nous en doutons, d'autant plus que les questions essentielles n'ont pas encore été abordées. Ainsi, qu'en sera-t-il du régime de responsabilité auquel sera soumis l'E.T.C., responsabilité pour risque, ou pour cause de faute ? L'orientation des travaux de la C.N.U.C.E.D. faisaient apparaître de grands conflits entre ces deux conceptions, lorsqu'elle a engagé ses études en vue de modifier la Convention de Bruxelles de 1924 sur le transport maritime des marchandises sous connaissements. C'est cette question que nous nous proposons d'étudier à présent.

CHAPITRE II

VERS UN NOUVEAU DROIT EN
MATIERE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES
PAR MER :
LA CONVENTION DE HAMBOURG (MARS 1978)

Les critiques formulées à l'encontre de la Convention de Bruxelles de 1924 peuvent être regroupées sous deux rubriques différentes : celles des pays traditionnellement maritimes et celles des Etats ayant accédé récemment à l'indépendance, les pays en voie de développement d'Afrique et d'Asie.

Les nations de tradition maritime (pays d'armateurs) considèrent que les règles relatives à la limitation de responsabilité par "unité", qui étaient fondées sur des chargements en vrac, en sacs ou en caisses, ne sont pas transposables aux chargements modernes, conteneurs par exemple. D'ailleurs, l'inflation monétaire au niveau mondial a entraîné des disparités telles que l'équilibre initial a disparu, même dans les législations des pays signataires de ladite Convention. En outre, la méthode de détermination de l'"unité" fut sujette à diverses interprétations. Plus tard, d'importants problèmes sont nés à propos de l'application de la Convention : que l'on se réfère à l'affaire du "MUNCASTER CASTLE" ou à celle de "L'HIMALAYA"(79).

Dans le premier cas, la Chambre des Lords décide que l'armateur, en tant que transporteur, n'a pas fait preuve d'une "diligence raisonnable", en confiant son navire à un réparateur qualifié qui n'a pas accompli sa tâche avec la compétence et le soin nécessaires, de sorte qu'il en est résulté un dommage pour la cargaison.

/...

(79) - "MUNCASTER CASTLE" -cf.: Riverstone Meat C° Pty Ltd C/ Lancashire Shipping C° Ltd (1961) A.C. 807.

et in "Lloyd's Report" - 1961 pages 57.91 ;
"Jurisprudence de droit uniforme" 1962
pages 73 et s.

et l'arrêt de la Cour d'Appel cassé par la Chambre des Lords - "Jurisprudence de droit uniforme" - 1961, pages 300 et s.

Dans l'affaire de "L'HIMALAYA"⁽⁸⁰⁾, il s'agissait du problème posé par l'application du système de limitation de responsabilité à d'autres personnes que le transporteur, - tels le capitaine, les officiers et l'équipage d'un navire, - à qui on reproche des actes volontaires.

L'insatisfaction des pays traditionnellement maritimes provoqua un examen de la question soulevée par les modifications à apporter à la Convention de 1924. Le C.M.I., lors de sa conférence plénière de 1959 à Rijeka, prit la décision d'amender les règles existantes par un Protocole. Les travaux de cet organisme aboutirent, au terme de quatre années, à un texte approuvé à Visby. Finalement, le Protocole de Bruxelles amendant la Convention de 1924 fut signé le 23 février 1968.

Le mécontentement des pays en voie de développement trouve son origine dans la certitude qu'ils ont que toute opération commerciale soumise à la loi maritime traditionnelle pénalise leur balance des paiements et ainsi contribue à les enfermer dans un perpétuel sous développement. Cette critique apparaît clairement dans le rapport du Secrétariat de la C.N.U.C.E.D. du 14 décembre 1970 : "Les connaissances"⁽⁸¹⁾.

Voici brièvement quels sont les arguments avancés par les pays du Tiers-monde. La répartition des risques, telle qu'elle figure dans la Convention de Bruxelles de 1924, est trop favorable aux transporteurs (Articles III; IV 2 (a) et (b)), de plus la protection donnée par la limitation de responsabilité fondée sur l'unité (de comptage), jointe à la possibilité (Article IV - 5) d'une limitation globale de responsabilité pour le propriétaire

/...

(80) - "The HIMALAYA" (Adler C/Dickson) - 1955 - 12 B -158

(81) - cf.: C.N.U.C.E.D. N° TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1.

du navire, favorise tellement l'armateur que le coût de l'assurance s'en trouve nécessairement affecté, sans qu'aucune compensation ne soit donnée par une diminution des taux de fret demandés aux chargeurs. On a aussi avancé que la nouvelle répartition des risques en faveur des chargeurs ne devait pas entraîner, de la part des armateurs, une augmentation du coût des opérations, dont il résulterait un accroissement du taux de fret. Cependant, de tels arguments sont sûrement sujets à caution à long terme bien que, faute d'expérience, une illustration chiffrée ne puisse pas encore être proposée.

C'est dans ce contexte de mécontentement que la question de la révision, à l'échelon intergouvernemental de la réglementation internationale sur les connaissances, a été soulevée pour la première fois à la seconde session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (C.N.U.C.E.D.) à New-Delhi en 1968⁽⁸²⁾. Dix résolutions furent adoptées, parmi lesquelles la création d'un groupe de travail sur la réglementation internationale des transports maritimes, dont l'objectif premier serait l'étude des connaissances. Ce groupe, constitué en 1969, adopta en 1971 la résolution suivante :

"Il conviendrait d'examiner les règles et pratiques relatives aux connaissances et notamment les règles figurant dans la Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissances (Convention de Bruxelles de 1924) et dans le protocole portant amendement de cette Convention (Protocole de Bruxelles de 1968), en vue de réviser et de développer ces règles de manière appropriée, et qu'une Convention Internationale nouvelle pourrait être établie, s'il y a lieu, pour adoption, sous les auspices des Nations Unies".

/...

(82) cf.: "Journal of maritime law and Commerce" : Vol.7 N° 1 - octobre 1975 "The Uncitral draft Convention Carriage of goods by sea" by J.C. Sweeney.

et : Document C.N.U.C.E.D. N° TD/B/C.4/ISL/19 - Rapport du Secrétariat de la C.N.U.C.E.D.

Les questions suivantes ont été mises à l'ordre du jour :

- 1/ - la responsabilité à l'égard de la marchandise pendant toute la période où celle-ci est sous la garde ou l'autorité du transporteur ou de ses agents;
- 2/ - le système de responsabilités et d'obligations, ainsi que le droit à exonération, qui figure aux articles 3 et 4 de la Convention amendée par le protocole, et leur interaction, compte tenu de l'élimination ou de la modification de certaines exonérations de responsabilité du transporteur;
- 3/ - la charge de la preuve;
- 4/ - la juridiction;
- 5/ - la responsabilité à l'égard des marchandises en pontée, les animaux vivants et les transbordements;
- 6/ - la prorogation du délai de prescription;
- 7/ - les définitions figurant à l'article 1^{er} de la Convention;
- 8/ - l'élimination, dans les connaissements, des clauses frappées de nullité;
- 9/ - le déroutement, la navigabilité, et la limitation de responsabilité par unité.

Par la même recommandation, décision fut prise d'inviter la C.N.U.D.C.I. à procéder à l'examen de ces questions d'une part, et à l'étude du rapport du groupe de travail de la C.N.U.C.E.D., s'y référant, d'autre part.

/...

En 1971, la C.N.U.D.C.I. décide d'étudier ces problèmes en priorité. Finalement, cet organe mettait au point un projet de Convention en 1975, qui fut transmis à l'Assemblée Générale⁽⁸³⁾. Celle-ci a convoqué les gouvernements pour une conférence diplomatique qui devait adopter la Convention en mars 1978 à Hambourg, sans changement majeur par rapport au projet initial.

Les ambitions manifestées et les conséquences qui en résulteraient avaient incité les armateurs et les assureurs maritimes à exprimer leurs craintes vis-à-vis d'un texte qui, à bien des égards, peut paraître "révolutionnaire".

Nous nous proposons donc d'étudier ce texte de convention dans une première section, avant de rechercher, dans une seconde section, les conséquences directes, issues de son application, sur l'assurance maritime.

*

* *

*

/...

(83) Cf.: Document O.N.U./C.N.U.C.E.D. : "Rapport du groupe de travail de la réglementation internationale des transports maritimes" - N° A/CN9/105 -

Section I : La Convention de Hambourg - Présentation

L'étude détaillée de ce texte, article par article, serait très longue et si de nombreuses dispositions, importantes en pratique, y sont incluses, elles ne présentent que peu d'intérêt pour notre étude. Aussi nous nous attacherons à ne dégager que les seules caractéristiques essentielles de la nouvelle Convention : le but et l'esprit du texte d'une part et la répartition des risques d'autre part.

*
* *
*

Sous-section 1 : La portée universelle du texte

Cet "universalisme" se manifeste tant par l'autonomie marquée du nouveau texte par rapport à la Convention de Bruxelles de 1924 et au Protocole de 1968, que par le caractère impératif de son application.

§ I l'originalité du texte par rapport à la Convention de 1924 et au Protocole de 1968

Il ne s'agit pas d'une simple adaptation, d'une simple mise à jour de textes antérieurs, mais au contraire leurs auteurs ont voulu adapter les règles posées par la nouvelle Convention aux nouvelles techniques, tout en

/...

essayant de maintenir les principes de base, en quelque sorte : l'esprit du droit maritime. Notons à cet égard que les armateurs, à de nombreuses reprises, avaient fait savoir qu'il ne leur paraissait ni souhaitable, ni justifié de procéder ainsi à une totale refonte d'une Convention (celle de 1924) qui, toujours selon eux, donnait parfaite satisfaction.

Leurs vœux ne furent pas exaucés puisqu'un véritable "remodelage" fut entrepris sur la base de nouveaux principes de répartition des risques. Il ne s'agit donc pas d'un nouveau Protocole.

Un premier coup d'oeil à la Convention de Hambourg révèle qu'elle comprend 25 articles de fond, soit deux fois et demie autant que la Convention de 1924 qu'elle remplace. Cela tient en partie au fait que s'y trouve traité un plus grand nombre d'aspects du transport des marchandises que dans la Convention de 1924 (les questions traitant de la compétence et de l'arbitrage ne figuraient pas dans le texte de 1924), mais aussi au fait qu'on a donné au projet la forme d'une Convention Internationale moderne en prenant notamment comme modèle la Convention C.M.R., alors que la Convention de 1924 avait été conçue comme une série de clauses à incorporer dans un connaissance. D'ailleurs, son titre indiquait qu'il s'agissait d'une "Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance".

Tout autre est donc le but du nouveau texte qui doit avoir une portée universelle. Cette vocation se trouve confortée par le caractère impératif que les auteurs ont désiré donner à la Convention.

/...

§ 2 - Le caractère statutaire de la Convention

L'article 23 alinéa 1^o dispose :

"Toute stipulation figurant dans un contrat
"de transport par mer, dans un connaissement ou
"tout autre document constatant le contrat de
"transport est nulle pour autant qu'elle déroge
"directement ou indirectement aux dispositions
"de la présente Convention. La nullité d'une
"telle stipulation n'affecte pas la validité
"des autres dispositions du contrat ou document
"où elle figure. Une clause cédant au transporteur
"le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou
"tout autre clause similaire est nulle".

Ainsi se trouve exposé le caractère strictement statutaire de la nouvelle Convention. Dans le texte de 1924, le paragraphe 8 de l'article 3 marque le caractère obligatoire de la Convention, et reflète son objectif essentiel : énoncer les prescriptions minimales auxquelles les transporteurs maritimes n'ont pas le droit de déroger au détriment du chargeur. Or, la pratique a montré que certains connaissements contenaient parfois des dispositions frappées de nullité, car les sanctions n'existaient pas.

C'est pourquoi, la solution adoptée dans la nouvelle Convention prévoit : que les clauses d'un contrat de transport sont nulles pour autant qu'elles dérogent aux dispositions de la Convention au préjudice du chargeur ; qu'il est loisible à un transporteur d'augmenter sa responsabilité et ses obligations par rapport à celles prévues dans la Convention ; que le contrat de transport doit mentionner expressément qu'il est régi par les dispositions de la Convention à peine de nullité, et qu'un versement de dommages et intérêts sera fait au chargeur, si celui-ci n'a pas été suffisamment informé de ses droits.

Si les deux premières dispositions de l'article 23 s'inspirent de la Convention de 1924 (articles 3 & 8 et article 5 § 1), avec quelques remaniements il est vrai, les deux autres dispositions sont tout à fait nouvelles : l'alinéa 3 prévoyant que le chargeur a un droit d'information et l'alinéa 4 disposant que ce même chargeur doit obtenir réparation du préjudice subi par lui, lorsqu'une disposition du contrat sera nulle.

Ne s'agit-il pas ici d'une première protection accordée aux chargeurs, et par ce biais aux pays sous-industrialisés qui, n'ayant ni l'expérience ni la technique nécessaires, pourraient être "inféodés" aux pays armateurs ? Quoi qu'il en soit, de telles dispositions pourraient laisser croire que la liberté contractuelle se trouve réduite à une "peau de chagrin" et nous percevons dès à présent l'esprit dans lequel s'est effectué la redistribution des risques.

Sous-section 2 : La répartition des risques

Etant donné le caractère statutaire de la Convention, son domaine d'application "prend", selon les mots du Doyen CHAUVEAU⁽⁸⁴⁾, "une importance particulière". En effet, l'article 2 du texte ne le limite pas aux connaissements émis dans un pays contractant, mais suivant en cela le protocole de 1968 (article 5), l'étend à tous transports dès lors qu'ils sont effectués entre ports relevant d'Etats différents, et que ces ports se trouvent situés dans un pays contractant.

/...

(84) Cf.: D.M.F. 1977, page 71 : "Rétrospectives d'actualité" par le Doyen CHAUVEAU.

Par ailleurs, c'est sur le problème de la responsabilité que la nouvelle Convention innovera le plus, car elle aggravera considérablement les risques mis à la charge du transporteur, donnant ainsi satisfaction (en partie du moins) au "Groupe des 77".

§ 1 - Extension du champ d'application
de la Convention

A/ - Ratione loci :

Alors que le champ d'application de la Convention de 1924 est déterminé par les articles 1^{er} et 10 dans les limites suivantes :

"Le contrat de transport doit être constaté
"par un connaissement (ou tout document similaire)
"émis par un Etat contractant".

les alinéas a) et d) de l'article second du nouveau
texte précisent respectivement :

"Les dispositions... s'appliquent à tous les
"contrats de transport par mer entre deux Etats
"différents lorsque :

- "
" - a) le port de chargement prévu dans le contrat
" de transport par mer est situé dans un
" Etat contractant, ou
"
"
" - d) le connaissement ou l'autre document
" servant de preuve du contrat de transport
" par mer est émis dans un Etat contrac-
" tant...".

Si le domaine d'application de la nouvelle Convention se trouve ainsi étendu par rapport à la Convention de 1924, en pratique le fait d'ajouter un nouvel alinéa introduisant le principe de la "lex loci contractus" n'augmentera pas très sensiblement le nombre de contrats de transport régis par la Convention. Cependant, il est intéressant de noter que cette disposition de l'alinéa (d) vise les cas, peu fréquents, où le titre constatant le contrat de transport est émis dans un Etat contractant, alors que le port de chargement est situé dans un Etat non contractant.

B/ - Ratione materiae :

L'article 10 de la Convention de Bruxelles de 1924 limitait très strictement le champ d'application des règles ainsi posées aux transports constatés par un connaissance émis dans un pays contractant.

Le texte de la C.N.U.D.C.I., au contraire, élargit à son article 2 ce domaine d'application en édictant le principe selon lequel :

"les dispositions de ladite Convention
"s'appliquent à tous les contrats de transport...
"lorsque :
"
" - d) le connaissance ou l'autre document
"servant de preuve au contrat de transport
"par mer..."

et à son alinéa 3 :

"Les dispositions de la présente Convention
"ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement.
"Toutefois, lorsqu'un connaissance est émis en
"vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis
"aux dispositions de la présente Convention, pour
"autant qu'il régit les relations entre le trans-
"porteur et le porteur du connaissance, si ce
"dernier n'est pas l'affrètement".

/...

Ces nouvelles dispositions trouvent leur justification dans le fait que bien des difficultés étaient nées de l'appréciation souvent délicate du texte de 1924. Car quid du "connaissance et autre document similaire formant titre" ? Un connaissance à personne dénommée, non à ordre, ou "connaissance non négociable" serait probablement considéré comme un connaissance aux U.S.A. et donc relèverait de la Convention de 1924, alors que la juridiction française ne manquerait pas d'écarter de tels documents du domaine d'application de la même Convention.

De plus, alors que l'applicabilité de la Convention est subordonnée à l'émission d'un connaissance ou de tout autre document similaire formant titre, il est devenu de plus en plus courant d'émettre des documents non négociables qui, de ce fait, ne sont pas soumis aux règles de la Convention de Bruxelles de 1924. Les raisons de cette pratique récente sont schématiquement de deux ordres : d'une part, le recours au crédit documentaire est peut-être moins fréquent et, d'autre part, la rapidité des transports maritimes aboutit au paradoxe selon lequel les marchandises précèdent les documents (le connaissance, par exemple) qu'elles doivent attendre pour être délivrées.

Ainsi, le nouveau texte pallie cette déficience, dans la mesure où tous les contrats de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents, sous réserve des alinéas (a) à (e) de l'article 2, sont soumis aux nouvelles dispositions de la Convention. De plus, les documents émis constituent à eux seuls la preuve de l'existence du contrat de transport et de son contenu, mais le type de document ou l'absence de celui-ci n'influe pas sur l'applicabilité de la Convention, qui s'impose dès lors qu'un contrat de transport est conclu.

Toujours dans le cadre de l'application "ratione materiae", nous relevons l'alinéa 5 de l'article 1er qui apporte une grande innovation par rapport à la Convention de 1924 : le transport d'animaux vivants est désormais soumis au texte de la C.N.U.D.C.I., alors qu'il en était exclu sous l'empire de la Convention de Bruxelles. Une restriction est cependant prévue à l'article 5 § 5, au cas où "la perte ou le dommage ou le retard résultent de risques particuliers à ce genre de transport", ceci ayant pour effet d'exonérer le transporteur de toute responsabilité. Cette modification répond à un besoin des pays en voie de développement, qui ont un intérêt particulier à la sécurité des transports d'animaux.

Dans ce même alinéa 5, il est prévu que lorsque les marchandises sont réunies sur une palette, dans un conteneur etc..., le terme marchandises comprend ledit "engin" de transport ou l'emballage proprement dit, s'il est fourni par le chargeur. Ainsi, à l'instar du Protocole de Bruxelles de 1968, le problème des conteneurs se trouve résolu et il n'y aura plus lieu de s'interroger sur la question de savoir si le conteneur constitue en lui-même un colis distinct de la marchandise, tout au moins lorsqu'il appartient au chargeur.

En outre, venant compléter cette disposition, l'article 9 dispose que :

"le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur ou aux usages particuliers à ce commerce, ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur".

Le professeur W. TETLEY remarque à cet égard⁽⁸⁵⁾ que les dispositions du texte de la C.N.U.D.C.I. (article 9) constituent un exemple d'une façon de procéder inquiétante que l'on constate à plusieurs endroits dudit texte et suivant laquelle on trouve, à la première phrase, une déclaration de principe retentissante qui est ensuite contredite et embrouillée dans les paragraphes suivants.

Certes, la première phrase laissait entrevoir la possibilité de recourir à ce mode de chargement (en pontée) dès lors que les marchandises s'y prêtaient, mais les auteurs ont voulu préciser le domaine d'application de cette disposition qui, ainsi, se trouve très fortement réduit. Néanmoins, le mérite est grand d'avoir apporté ce complément nécessaire à l'harmonie des règles concernant le transport des conteneurs.

C/ - Ratione temporis :

L'article 1 (c) de la Convention de Bruxelles de 1924 institue ce que l'on a appelé la "règle palan sous palan". Ainsi, le transporteur n'est responsable des marchandises que pendant la période qui s'écoule entre leur chargement à bord et leur déchargement. Ceci résulte de l'interprétation anglaise du texte.

Au contraire, la conception française qui en a été donnée à l'article 15 de la loi de 1966 élargit le champ d'application dans le temps, puisqu'il y est dit : "les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison".

/...

(85) Cf.: W. TETLEY - Professeur à l'Université de Mac Gill (Montréal) : "Observations portant sur le projet de Convention de la C.N.U.D.C.I."
Septembre 1977 - inédit -

Or, nous constatons que la nouvelle Convention étend elle aussi la durée de la responsabilité du transporteur maritime, de manière à y inclure la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde, c'est-à-dire pendant le transport et au port de déchargement.

D'autre part, il est prévu (article 4, alinéa 2, § b, c) et alinéa 3) que les actes des préposés, mandataires ou autres personnes agissant sur les instructions du transporteur ou du destinataire, sont assimilés à ceux de leurs mandants.

Cette solution d'extension de la période de responsabilité du transporteur maritime doit être rapprochée des dispositions prévues aux autres Conventions réglementant les transports de marchandises : la C.M.R., la C.I.M. et la Convention de Varsovie. Cependant, il faut préciser, dès à présent, que ce texte de Hambourg n'est pas destiné à réglementer le transport combiné, c'est pourquoi il est fait mention des "ports de chargement et de déchargement" et non du lieu de la prise en charge, jusqu'à celui de la livraison. Une telle solution ne peut que satisfaire les usagers français pour qui le législateur de 1966 avait su être le prophète éclairé.

D/ - Ratione personnae :

Le paragraphe 2 de l'article premier du texte de Hambourg introduit un concept juridique nouveau en droit maritime : "le transporteur substitué" opposé au "transporteur contractuel". L'incertitude que créait la définition du transporteur selon les règles de la Convention de Bruxelles de 1924, se trouve ainsi écartée.

/...

En effet, la question était souvent posée de savoir si une personne autre que le transporteur contractuel pouvait être considérée comme "transporteur", surtout dans le cas où un connaissance avait été émis à l'occasion d'un affrètement à temps.

Distinction inconnue et de la Convention de 1924 (ainsi que du Protocole de 1968) et de la loi française de 1966, alors que le droit aérien avait introduit cette notion à l'occasion de la Convention de Caracas, lorsqu'il opposait le transporteur de fait au transporteur contractuel.

Cependant, bien que ceci constitue un net progrès, le système n'est pas perfectible, notamment en ce qui concerne l'affrètement à temps.

En outre, il convient également de rapprocher les dispositions de l'article 10 sur la responsabilité contractuelle du transporteur substitué, de cet article premier car le transporteur contractuel voit sa responsabilité étendue à toute la durée du transport, telle que prévue par le texte de la nouvelle Convention, alors même que le transporteur substitué est également responsable "du transport par lui effectué". Il en résulte une responsabilité conjointe des deux transporteurs, si tant est qu'ils sont l'un et l'autre déclarés responsables (Notons qu'aucune obligation de faire figurer une clause de transbordement au contrat de transport n'est nécessaire au terme de la nouvelle Convention). Si bien que l'article 11 apporte une source de conflits possibles, lorsqu'il s'agira de déterminer le moment du sinistre.

Si ces extensions peuvent s'analyser comme des adaptations normales du Droit aux nouvelles techniques de transport au contraire la question de la "redistribution" des risques donna lieu à de nombreux débats au fond.

§ II - La responsabilité du transporteur
maritime dans la Convention de Hambourg

La Convention de 1924, ainsi que nous l'avons vu précédemment, a réparti les risques entre chargeurs et transporteurs en tenant compte des conditions particulières dans lesquelles s'effectue le transport maritime. Sans développer pour le moment cette notion de "péril de mer" (86), disons simplement que les auteurs de cette Convention avaient maintenu un certain nombre de situations propres à exonérer le transporteur maritime de toute responsabilité (article 4/-2). Il s'agit des "cas exceptés" causes inhérentes aux risques du transport maritime, étrangères au transporteur lui-même et, comme telles, traditionnellement admises pour l'exonération de la responsabilité du transporteur. Notre loi française en a repris l'énumération dans son article 27.

Encore une fois, les pays en voie de développement, soucieux de supprimer ce qu'ils considèrent comme des privilèges exorbitants, désiraient le transfert de tous les risques à la charge du transporteur (cf.: première partie, chapitre 2, section 2). Ce faisant, ils demandaient la suppression des "cas exceptés". Après de longues discussions, la C.N.U.D.C.I. a supprimé l'exonération pour "faute nautique", alors que l'incendie a été maintenu comme cause d'exonération possible de la responsabilité du transporteur maritime.

/...

(86) Cf.: D.M.F. 1955, pages 323 et s. : "Le péril de mer" par Claire LEGENDRE.

A/ - Un changement substantiel :

La C.N.U.D.C.I. a donc voulu réaliser un changement substantiel dans la répartition des risques entre le transporteur et l'affrèteur, "alors que les propositions faites par le C.M.I. à Hambourg en 1974, tendaient à répartir les risques de façon plus claire, mais sans changer l'équilibre actuel, car dans l'hypothèse inverse les répercussions qui en résulteraient sur le marché de l'assurance pourraient se traduire par un accroissement du coût total de l'assurance"(87).

En effet, les critiques formulées par les groupes de travail de la C.N.U.C.E.D. et de la C.N.U.D.C.I. visaient principalement les difficultés pratiques qui surgissent lorsqu'il s'agit d'apporter la preuve que le dommage est imputable au transporteur, ainsi que le caractère limité de l'obligation du transporteur de fournir un navire en état de navigabilité. Plus spécialement, ces mêmes groupes de travail ont estimé que les exceptions relatives : aux erreurs ou fautes dans la navigation ou l'administration du navire - les périls de la mer - l'incendie - les vices cachés échappant à une diligence raisonnable - le déroutement raisonnable - et l'alinéa "Q" du § 2 de l'article 4 de la Convention de 1924, véritable "fourre-tout", étaient trop imprécises et devaient être supprimées, comme étant à l'origine d'une situation trop privilégiée pour le transporteur.

Il en résulte que le catalogue des "cas exceptés" fut supprimé à Hambourg. L'article 5 rend le transporteur responsable "du préjudice résultant de toute perte ou "dommage aux marchandises, ainsi que du retard à la "livraison" (ce qui est une innovation, dans la mesure

/...

(87) Cf.: "News letter - C.M.I." juillet 1976 - Commentaires sur le projet de Convention de la C.N.U.D.C.I.

où la Convention de 1924 ne retenait pour préjudice que les pertes ou dommages matériels), "si l'événement qui a causé le préjudice a pris naissance pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins que le transporteur prouve que lui-même, ou ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences".

Cependant, en cas d'incendie le transporteur ne sera rendu responsable qu'à la condition que le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou négligence de la part du transporteur ou de la part de ses préposés ou mandataires. Dans cette hypothèse, le fardeau de la preuve est donc renversé à la charge du demandeur.

B/ - Un compromis délicat :

"La règle de base établie par l'article 5 en matière de responsabilité représente donc un compromis très délicat entre deux points de vue opposés" déclare le Secrétariat de la C.N.U.C.E.D.⁽⁸⁸⁾. S'agit-il réellement d'un compromis entre une tendance selon laquelle les transporteurs doivent bénéficier d'une réglementation particulière compte tenu des risques considérables inhérents aux transports maritimes, et une autre tendance, que l'on pourrait qualifier de moderniste, selon laquelle les privilèges historiques accordés aux transporteurs doivent disparaître dans la mesure où les progrès réalisés, en matière de communication et de navigation maritime, apportent une plus grande sécurité aux opérations de transports maritimes ?

/...

(88) Cf. : Document C.N.U.C.E.D. N° TD/B./C.4/ISL 19
page 22.

L'Union Internationale d'Assurances de Transports (I.U.M.I.) et le Comité Maritime International (C.M.I.) avaient manifesté le souhait de conserver les exonérations pour faute nautique et incendie, sous peine d'assister à une hausse des coûts d'assurance et des taux de fret. Il n'en fut rien. Désormais, une responsabilité générale pèse sur le transporteur maritime, sous réserve de l'exercice d'une "diligence raisonnable" tant pour ce qui relève de l'arrimage, du chargement, de la manutention, du transport etc..., que de l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité avant et au début du voyage (A une exception près : l'incendie).

Ainsi, nous constatons que la charge de la preuve incombe désormais au transporteur maritime, preuve négative sauf dans le cas de l'incendie où il y a renversement du fardeau de la preuve (cf.: ci-dessus).

L'inspiration de cet article 5 a sans doute été guidé par les règles de la Convention de Varsovie de 1929 en matière de transports aériens, modifiée en 1955 (Protocole de La Haye 1955 et Protocole de Guatemala City en 1971). En effet, l'article 18-1 déclare le transporteur responsable lorsque l'événement dommageable s'est produit au cours du transport aérien, sauf à prouver que ce transporteur aérien, ou ses préposés ont pris toutes les dispositions nécessaires pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre (article 20-1). Cette dernière alternative n'a pas été reprise par la C.N.U.D.C.I.

Dès lors, la question se pose de savoir si l'interprétation faite du texte doit limiter l'exonération aux seuls cas de force majeure ou de "périls de mer" ou, au contraire, si à l'instar des interprétations qui

/...

ont pu être faites des mêmes dispositions dans les Conventions C.I.M. et C.M.R., les tribunaux élargiront le champ d'application de cette exonération, en y voyant une règle de responsabilité pour faute ou négligence seulement.

Nous tenterons d'apporter les éléments d'une réponse à cette question, au vu des critiques qui ont pu être formulées à l'égard de cet article 5, tant par la doctrine que par les organisations gouvernementales et professionnelles. "Proba diabolica" n'auraient pas manqué de remarquer les Anciens, car la difficulté sera grande pour le transporteur d'apporter la preuve qu'il a pris toutes les mesures qui s'imposaient raisonnablement pour éviter l'événement et ses conséquences dommageables.

*

*

*

*

Section II : Critiques de la Convention de Hambourg

Après huit années de travaux, la C.N.U.D.C.I., par la voix de son secrétariat général, manifeste sa satisfaction d'avoir pu mener à bien cette entreprise de "modernisation" de la Convention de Bruxelles de 1924, d'autant plus que - toujours selon le secrétariat général - ce but a été non seulement atteint, mais dépassé : le nouveau texte, en se démarquant nettement de l'ancienne Convention, répond aux aspirations des chargeurs et, de manière générale, des pays non armateurs.

S'il est certain que durant ces années de préparation un énorme travail fut accompli, nous pouvons toutefois nous étonner de constater que certains pays de tradition maritime puissent adhérer, sans restriction ou presque, à un texte qui bouleverse l'équilibre difficilement acquis, portant au pilori les usages ancestraux, essence même du droit des transports maritimes. Car, si ce texte nouveau apporte quelques améliorations sensibles par rapport à la Convention de Bruxelles, celles-ci ne sont que fragmentaires, l'ensemble portera sans doute un coup fatal à plus d'un siècle de pratiques maritimes.

Au titre des critiques positives nous relevons principalement, d'une part, l'extension du domaine d'application de la Convention et, d'autre part, le maintien du principe de la responsabilité fondé sur la faute ou la négligence présumée du transporteur. Il s'agit donc de la responsabilité subjective. Cependant, la recherche de l'absence de faute, nous le répétons, s'avérera souvent très difficile. C'est pourquoi, nous inclinons à penser que ce système ne pourra pas toujours procurer au transporteur maritime la protection efficace qu'il était en droit d'attendre.

§ I - Les apports "des Règles de Hambourg" : Précisions et innovations

Nous avons eu l'occasion d'évoquer l'importance du "volume" de la nouvelle Convention par rapport au texte de 1924. Prenant en considération l'évolution des pratiques commerciales et des techniques de transport, les "Règles de Hambourg" apportent, dans une certaine mesure, une solution aux problèmes soulevés par la

rapidité des échanges, et par la pratique de la sous-traitance. De la même manière, dans un souci de simplification et de protection du chargeur, le champ d'application, dans le temps, de la Convention a été élargi, complété par les dispositions des clauses de compétence, alors que le principe général de la responsabilité du transporteur demeure celui de la faute ou de la négligence présumée.

A/ - Elargissement du champ d'application fonctionnel :

1/ - Un texte moderne ne pouvait pas ignorer la pratique de certains usagers de ne pas utiliser de connaissance, du moins lorsqu'il s'agit de marchandises générales sur le commerce de ligne⁽⁸⁹⁾. C'est pourquoi, la Convention s'appliquera aux transports de marchandises par mer "sous contrats de transport".

Souhaitons que cette disposition n'incite pas les chargeurs à un laxisme qui leur ferait perdre le bénéfice du crédit documentaire. Ils ne doivent pas oublier ce moyen de financement de leurs opérations commerciales. Il conviendrait donc d'adapter le connaissance aux pratiques contemporaines d'échange, en permettant son émission et sa transmission par le moyen de l'informatique. Un remède serait ainsi apporté au manque de rapidité de transmission des documents sur certaines lignes. La nouvelle Convention contient d'ailleurs des dispositions qui anticipent sur ces pratiques. L'article 14-3 prévoit que :

/...

(89) Monsieur RAMBERG cite le cas des marchandises chargées par l'A.C.L. en Suède, dont 50% ne voyagent pas sous connaissance. -
Réunion du sous-groupe de travail - C.M.I. le 21 août 1973 - Stockholm -

"La signature apposée sur le connaissance peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissance est émis" (90).

Le même souci d'élargissement a guidé les rédacteurs de l'article 1-8 : " l'expression par écrit doit s'entendre également des communications par télégramme ou par telex notamment".

2/ - Un autre témoignage de ce désir d'élargissement du champ d'application fonctionnel de la Convention peut être trouvé à l'article 10-2 ainsi rédigé :

"Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué".

(Les articles 7 et 8 traitent respectivement des recours judiciaires et de la déchéance du droit de limiter la responsabilité).

C'est encore la nécessité issue de la pratique quotidienne qui a imposé ce texte, duquel nous devons rapprocher les dispositions de l'article 11 consacrées aux transporteurs successifs. En effet, nul n'ignore aujourd'hui la fréquence de la "sous-traitance" en matière de transport.

/...

(90) A cet égard, nous devons rappeler les travaux entrepris par SIMPROFRANCE pour la simplification des documents de transports.

Ce faisant, les textes considérés mettront fin à une source importante de conflits de jurisprudence, l'intérêt de "l'identity of carrier clause" ayant disparu. Cette clause, insérée dans de nombreux connaissements utilisés par les armateurs exploitant des lignes régulières (cf. : Le Conline Bill - article 17) relève d'une pratique anglo-saxonne. Les affréteurs font figurer un tel type de clause dans les connaissements qu'ils délivrent, afin d'éviter les poursuites des intéressés à la cargaison au-delà des limitations de responsabilité dont bénéficie le transporteur. Ainsi, un transporteur qui exerce son recours contre l'affréteur, tenu à son égard en vertu de la charte-partie, ne peut alors lui réclamer une somme supérieure à celle qu'il avait lui-même versée. L'affréteur bénéficie en fin de compte d'une limitation de responsabilité.

Cette clause ne présente d'intérêt réel que dans le cas de charte-partie à temps, au terme de laquelle le frèteur ne transfère que la gestion commerciale du navire à l'affréteur. Alors que dans le cas d'une location coque-nue, le frèteur ayant transféré la gestion technique du navire à l'affréteur, la nécessité d'une telle clause devient moins importante⁽⁹¹⁾.

Les tribunaux qui ont eu à se prononcer sur la nature juridique d'une telle clause y voient un moyen d'aggraver la situation du porteur de connaissement. Contrat d'affrètement et contrat de transport sont deux notions bien distinctes, si dans le second cas la liberté contractuelle des parties ne fait aucun doute, dans le premier les règles d'ordre public font obstacle à toute

/...

(91) Cf.: E. du PONTAVICE : "La nature juridique du contrat d'affrètement par charte-partie" Paris 1964 page 20 -

et : D.M.F. 1967, page 12 : "Réflexions sur "L'identity of carrier clause" - Madame CHAO.

convention des parties qui pourrait porter atteinte aux intérêts et aux droits du chargeur porteur du connaissance(92).

Les Règles de Hambourg, à l'instar de la Convention de Guadalajara (en affrètement aérien), mettent donc fin à cette pratique empirique, en rendant le transporteur maritime responsable pour la totalité du transport. Le transporteur substitué, pour la partie du transport par lui effectué, bénéficiera par ailleurs du régime de responsabilité du transporteur.

3/ - Venant compléter la protection du tiers porteur du connaissance, l'article 17-2 de la nouvelle Convention dispose que toute lettre de garantie signée par le chargeur est sans effet à l'égard de tout tiers à qui le connaissance a été transmis.

Ces lettres de garanties sont généralement utilisées dans les cas suivants :

- Lorsque le chargeur et le transporteur ne sont pas d'accord sur la quantité, l'état ou l'emballage des marchandises ; la contestation peut porter, par exemple, sur le nombre des colis qui ont été chargés à bord. Si la différence entre le pointage du chargeur et celui du transporteur est mineure et que le nombre total des colis est grand, il ne serait ni rentable ni commode de décharger tous les colis et de les recharger pour les compter.

/...

(92) Cf.: Tribunal de Commerce de la Seine : 8 juin 1961 - D.M.F. 1961, page 746.

Par ce jugement, le tribunal a considéré qu'il s'agissait d'une simple clause de style inopérante, que l'affréteur signait les connaissements comme agent de l'armateur, lorsqu'il possédait lui-même une flotte et louait des navires quand il n'en possédait pas en nombre suffisant pour répondre aux demandes de ses clients. En l'espèce, l'affréteur avait utilisé l'imprimé habituel de ses connaissements qui mentionnait son nom et son adresse.

- Lorsqu'il ne fait aucun doute pour le transporteur que les indications données par le chargeur sont inexactes.

La justification de l'émission de telles lettres de garanties peut être trouvée dans le fait que le chargeur exige un connaissement "net" (clean), c'est-à-dire un connaissement ne comportant aucune réserve.

Ni la Convention de 1924, ni le Protocole de 1968 ne comportent de disposition régissant spécifiquement ces lettres de garanties. Or l'usage de celles-ci peut présenter des inconvénients pour les tiers de bonne foi qui se fondent sur le connaissement net :

- La banque réglera la somme indiquée dans la lettre de crédit.
- Quelqu'un achètera peut-être les marchandises représentées par le connaissement en acquérant ce connaissement.
- Un assureur indemniserà le transporteur pour une réclamation résultant de la non-concordance entre les indications du connaissement et l'état réel, le nombre etc... des marchandises, ou bien il remboursera le propriétaire des marchandises des dommages survenus en cours de transport, alors qu'en fait le dommage s'est produit avant le transport.

Il résulte donc des dispositions de l'article 17 que seules les mentions portées au connaissement font foi et elles ne peuvent être remises en cause par une Convention occulte qui a pu intervenir au moment du chargement entre l'expéditeur et le transporteur.

/...

Le transporteur pouvant même perdre le bénéfice de la limitation de sa responsabilité, s'il fait usage d'une lettre de garantie frauduleuse : "Nemo propriam suam turpitudinem allegans potest".

4/ - Nous relèverons enfin une autre manifestation de ce souci de protection du chargeur parmi les règles les plus caractéristiques de la Convention. Il s'agit des règles de compétence de juridictions.

Alors que la Convention de 1924 ne contenait aucune disposition relative aux questions de compétence, du tribunal ou des tribunaux compétents pour connaître d'un différend en application soit de la Convention, soit des clauses contractuelles, l'article 21 du texte de Hambourg comble cette lacune. En effet, cet article 21, par ses dispositions fort détaillées, participe à la protection du chargeur. Sont compétents notamment le tribunal du lieu où le contrat a été conclu et celui du port de chargement ou de déchargement.

Le propriétaire de la marchandise évitera ainsi les aléas :

- d'une action intentée devant un tribunal difficile d'accès (s'il s'agit du tribunal du lieu d'émission du connaissance);
- d'un règlement à l'amiable peu avantageux pour lui ;
- mais aussi de se trouver exposé à des frais et à des délais dans l'attente que la question de la validité de la clause attributive de compétence, qui aurait pu être insérée au contrat, soit tranchée.

/...

B/ - Gage de sagesse : le principe de la responsabilité du transporteur maritime fondé sur la faute ou la négligence présumée a été maintenu.

Lors des travaux préparatoires le fondement de la responsabilité du transporteur fut considéré comme la question fondamentale, ceci ne fut pas une surprise !

Selon ses défenseurs, si le système de responsabilité fondé sur la faute était retenu, cela amènerait le transporteur à agir avec une grande prudence. Cependant, leurs adversaires faisaient remarquer que si, pour certains types d'erreurs ou de dommages, le transporteur peut s'attendre à ne verser, grâce à un règlement amiable avec le chargeur, qu'une indemnité inférieure à celle à laquelle il aurait été tenu sans cet accord, il peut en résulter que ce même transporteur se montre moins diligent et, pourquoi pas, néglige les dépenses qui auraient permis d'éviter ces erreurs ou dommages.

Un autre argument, plus pertinent, était encore avancé par les opposants au système. Selon eux, la notion de faute (d'erreur - de négligence - de diligence raisonnable, etc...) s'apprécie différemment selon les époques, du fait des innovations techniques.

Or, étant donné que les usages courants dans la profession prennent une valeur dogmatique, et sont présumés ne pas constituer une faute au sens juridique, il pourrait s'ensuivre que la responsabilité "pour faute" n'encourage pas le transporteur à offrir des services de qualité optimum, surtout pour les soins à apporter aux marchandises. Là encore, le transporteur pourrait hésiter à engager des frais pour introduire une technique récente qui profiterait à la seule marchandise, cette technique n'étant pas encore suffisamment connue et appliquée, sa responsabilité ne sera pas engagée s'il ne l'utilise pas.

Cependant, dès sa troisième session, en 1972, le groupe de travail a estimé qu'un système de responsabilité objective (donc fondé sur la présomption de responsabilité) du transporteur maritime, n'apporterait pas une solution acceptable au problème. L'adoption d'un tel système risquait, de plus, d'entraîner des majorations de primes d'assurance et, de ce fait, une augmentation des taux des frets maritimes. En outre, l'adoption d'un système de responsabilité objective irait à l'encontre d'une longue tradition dans la pratique des transports maritimes, et par là contre "l'esprit du droit maritime", car cela reviendrait à oublier les caractéristiques d'un tel transport : ses risques spécifiques et, d'une manière générale, à abandonner la notion de "fortune de mer".

Finalement, c'est au maintien du principe énoncé dans les "Règles de la Haye", selon lequel la responsabilité du transporteur maritime doit être fondée sur la faute, que l'on assiste.

Sans doute peut-on se féliciter de cette permanence, mais il faut cependant étudier le principe ainsi posé en fonction des règles relatives à la charge de la preuve. Les conclusions du groupe de travail faisaient ressortir qu'il convenait de simplifier et d'unifier ces règles de preuve, nous allons voir que le but n'a peut-être pas été totalement atteint.

§ II - L'ambiguïté créée par l'article 5 ne va-t-elle pas pénaliser le transporteur maritime ?

Si le principe du fondement de la responsabilité du transporteur maritime est clairement exposé à l'annexe II du texte de la Convention de Hambourg :

"Il est entendu que la responsabilité du "transporteur en vertu de la présente convention "est fondée sur le principe de la faute ou de la "négligence présumée...".

il n'en demeure pas moins que la portée de ce principe est fortement diminuée par le fait que "en règle générale la charge de la preuve incombe au transporteur, mais que, dans certains cas, les dispositions de la convention modifient cette règle".

A ce propos, nous relevons que lors des travaux préparatoires, les délégations étaient très partagées sur la question de savoir si le régime de la responsabilité devait être analogue à ceux qui ont été établis par d'autres Conventions Internationales. Les défenseurs d'une telle thèse prétendaient que l'occasion se présentait d'harmoniser les règles relatives à la responsabilité car, en matière de transports combinés notamment, de nombreuses difficultés pratiques apparaissaient compte tenu des différences existant entre la responsabilité du transporteur maritime et celle des autres transporteurs.

Un tel argument pouvait être facilement repoussé car la nouvelle Convention ne devait pas traiter des transports combinés. De plus, une fois encore, il

/...

convient de rappeler que la transposition des dispositions d'autres Conventions dans le cadre des transports maritimes n'allait pas sans entraîner de graves inconvénients, car le transport maritime est différent par sa nature et ses exigences.

L'article 5 de la Convention de Hambourg s'inspire pourtant, ainsi que nous l'avons déjà vu (cf.: supra section I), sans le reproduire exactement, de la règle de base correspondante en matière de transport aérien international (article 18 § 1 du protocole de La Haye de 1955):

"le transporteur est responsable lorsque
"l'événement qui a causé le dommage s'est produit
"pendant le transport aérien ; il n'est pas res-
"ponsable s'il prouve que lui et ses préposés ont
"pris toutes les mesures nécessaires pour éviter
"le dommage ou qu'il leur était impossible de
"les prendre".

(Cette dernière hypothèse n'étant pas envisagée par le texte de Hambourg).

Ainsi, dans le cas de la Convention de Varsovie, certains ont pu penser que les mots-clés "nécessaires" et "impossible", pris littéralement, s'entendent de tous événements sur lesquels le transporteur n'a aucun contrôle : force majeure ou circonstances similaires, et par suite susceptibles d'écarter la responsabilité du transporteur. Cependant, la doctrine semble désormais admettre que le § 1 de l'article 20 de la Convention de Varsovie n'exige du transporteur qu'une diligence raisonnable⁽⁹³⁾.

/...

(93) Cf.: - "Les Connaissances" - Document O.N.U.
N° A/CN9/63/add. 1, § 217, note 181.
- En sens contraire voir article de
A. FINNHJALSTED : "Journal of air law and
Commerce" - Vol. 27, N° 1 (Hiver 1960): "Air
Carriers' liability in cases of unknown cause
of damage in international air law".

Au surplus, notons que les termes des règles de base sur la responsabilité figurent dans la Convention Internationale en ce qui concerne le transport de marchandises par chemin de fer, telle que modifiée en 1970 (C.I.M.), et dans la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (C.M.R.) qui, selon l'expression désormais consacrée, sont la manifestation de la règle de la responsabilité objective de la "Common law". En effet, elles disposent que le transporteur sera exonéré de toute responsabilité lorsqu'il sera confronté "à des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier". Ces circonstances, dans la pratique, ont été interprétées comme ne recouvrant pas exclusivement la force majeure, mais comme équivalant en fait à une règle de responsabilité pour faute ou négligence seulement, alors même que le degré de diligence considéré comme normal ne peut pas être déterminé avec certitude dans les Conventions relatives aux transports par chemin de fer et par route.

A/ - L'influence des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur dans les différentes Conventions Internationales, sur l'article 5 de la Convention de Hambourg :

Il nous faut donc rechercher, à travers les fondements du régime de responsabilité du transporteur aérien, ferroviaire ou routier, l'apport éventuel de chacune de ces Conventions lorsqu'il s'est agi de déterminer le nouveau régime tel que posé par l'article 5 de la Convention de Hambourg, en adjoignant à cette brève étude l'analyse de la charge de la preuve pour chaque Convention.

1/ - Selon la Convention de Varsovie de 1923 :

Le paragraphe 1er de l'article 18 et l'article 19 paraissent édicter une règle de responsabilité totale, ces dispositions sont ainsi rédigées :

"Article 18 § 1er :

"

" Le transporteur est responsable du dommage
"survenu en cas de destruction, perte ou avarie
"de bagages enregistrés, ou de marchandises,
"lorsque l'événement qui a causé le dommage
"s'est produit pendant le transport aérien".

"Article 19 :

"

" Le transporteur est responsable du dommage
"résultant du retard dans le transport aérien
"des voyageurs, bagages ou marchandises".

Cependant, le principe est fortement atténué par le paragraphe 1er de l'article 20 qui dispose :

" Le transporteur n'est pas responsable s'il
"prouve que lui et ses préposés ont pris toutes
"les mesures nécessaires pour éviter le dommage
"ou qu'il leur était impossible de les prendre".

(le fondement de cette disposition ne fut pas remis en cause par le Protocole de Guatemala City, le 8 mars 1971).

Nous avons vu ci-dessus que les auteurs et la jurisprudence s'accordent aujourd'hui à n'exiger du transporteur aérien, du moins en ce qui concerne les

/...

marchandises, qu'une diligence raisonnable⁽⁹⁴⁾.

Une explication est proposée par Michael MILDE in : "the problem of liability in international Carriage by Air" (1963 - Université Charles - Prague - Tchécoslovaquie - pages 66 et 67) :

"... Il est évident que les auteurs de la "Convention de Varsovie n'avaient pas l'intention d'exiger que toutes les mesures raisonnables et normales soient prises, mais seulement que des mesures raisonnables et normales soient prises avec la diligence" qualem quisque diligentissimus pater familiae suis rebus adhibet".

" Ils sont partis du principe selon lequel le transporteur ne peut pas être tenu pour responsable de tous les risques - mêmes accidentels - de la circulation aérienne. A l'époque de la signature de la Convention de Varsovie, naturellement cela est toujours vrai, les transports aériens n'avaient pas encore atteint le même degré de sécurité que, par exemple, les transports par chemin de fer, domaine où l'on bénéficie de 150 années d'expérience. Dans le cas des transports maritimes (article 4 § 1^{er} des Règles de La Haye 1924), le transporteur n'est également responsable que s'il n'a pas fait preuve d'une diligence raisonnable et c'est de cette disposition que se sont inspirés les auteurs de la Convention de Varsovie". (Sic !)

/...

(94) Cf. : - HARMAN : "International Air Cargo Shipments under the Warsaw Convention - 1929 - " in : "Insurance Counsel Journal - 120 et 123 (1962).

- HAJLSTED : "The Air Carrier's Liability in cases of unknown Cause of damage in international law" - 27 - in : "Journal of air law and commerce" - 1 - 6 - 11 (1960).

- "CHISHOLME c/ British European Airways" (1963) 1 - Lloyd's Report" n° 626 -

- En sens contraire : "American Smelting and refining Co c/ Philippine Airlines inc." - U.S. and C.-Av.R. 221 (1954). (N.Y. Sup. Ct.).

En effet, déjà l'article 20 § 2 de la Convention de Varsovie, tel qu'initialement adopté, contenait des dispositions analogues à celles de l'article 20 § 4 des "Règles de La Haye". Mais cette disposition a été écartée du Protocole de La Haye de 1955. Désormais l'article 20 met la preuve à la charge du transporteur. Pour écarter sa responsabilité, il doit donc apporter la preuve que la cause de la perte ou du dommage lui est étrangère. Ce principe, modifié par la suppression du § 2 de l'article 20 de la Convention de Varsovie, est donc plus sévère pour le transporteur. Comment pourra-t-il rapporter la preuve ? Devant les juridictions anglo-saxonnes ou françaises, les moyens de preuve requis seront différents, les uns acceptant les témoignages, les autres exigeant un écrit.

Nous voyons donc qu'à l'origine, dans la Convention de Varsovie, comme aujourd'hui encore dans les "Règles de La Haye", la responsabilité était davantage une responsabilité à base de faute qu'une responsabilité objective (ou absolue). Sans doute a-t-on pu justifier cette mutation par le fait que la Convention de Varsovie "ne devait pas constituer un obstacle au développement de ce mode de transport en pleine expansion"⁽⁹⁵⁾. Il n'en demeure pas moins que le fondement de la responsabilité tel que modifié prend un tour draconien pour le transporteur maritime.

Ici le rapprochement avec le principe posé par les Règles de Hambourg peut être opéré sans difficulté, et les problèmes se poseront de la même manière lorsqu'il s'agira, pour le transporteur maritime, d'apporter la preuve de sa diligence.

/...

(95) Cf.: "Liability of domestic and international Air Carriers of loss or damage to cargo" - in : 20 "Temple L.Q. - 118 (1946) -

2/ - Selon la Convention de Berne (C.I.M.) de 1952, révisée en 1961 et 1970 :

Cette Convention régit les transports de marchandises par chemin de fer. L'article 27 pose le principe du fondement de la responsabilité du transporteur ferroviaire en ces termes :

" 1 - Le chemin de fer est responsable du dépassement du délai de livraison, du dommage résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que des avaries qu'elle subit à partir de l'acceptation du transport jusqu'à la livraison.

"

"

" 2 - Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si le dépassement du délai de livraison, la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure - déchet, etc...) en des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier".

Suit l'énumération des cas dans lesquels le transporteur est exonéré de toute responsabilité.

Il semblerait donc que l'article 27 suive la règle de la "common law", c'est-à-dire la responsabilité de plein droit du transporteur pour toute perte ou avarie de marchandise, sous réserve des exceptions. Si les exceptions au titre de la faute de l'expéditeur ou du demandeur et du vice propre de la marchandise ne sont pas originales, par contre celles résultant des "circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier", recouvre un vaste champ d'application, ainsi

/...

que l'a souligné . OTTO KAHN-FREUND(96) :

" Cette exception est beaucoup plus large que
"ce qu'on entend en "common law" par les termes
"act of God" et "act of the Queen's enemies
"et même par le mot "casualty including fire and
"explosion", employé dans les conditions généra-
"les du Railways Board. Si l'on avait voulu ne
"décharger le transporteur de sa responsabilité
"que dans les cas de ce genre, on aurait employé
"les mots Force Majeure. Dans la Convention de
"1924, la force majeure était opposable aux
"réclamations pour la perte ou l'avarie des
"marchandises et "les circonstances que le
"chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux
"conséquences desquelles il ne pouvait pas
"obvier", ne pouvaient être invoquées que contre
"les demandes fondées sur le dépassement du
"délai de livraison".

"

"

" La Convention actuelle a rendu possible
"d'invoquer, dans tous les cas, le moyen de
"défense le plus large, et a ainsi considéra-
"ment modifié les règles sur la responsabilité
"en faveur des transporteurs. La conséquence de
"beaucoup la plus importante de cette modification
"est qu'il est maintenant possible d'invoquer le
"fait des tiers. Le vol, l'incendie volontaire
"et le sabotage, sans mentionner la négligence
"des tiers, ne constituent pas des cas de force
"majeure, mais ils peuvent entrer dans la caté-
"gorie des risques pour lesquels la responsabi-
"lité est exclue telle que le transporteur puisse
"prouver que ses employés ont fait tout ce qu'ils
"pouvaient pour éviter la perte, l'avarie ou le
"retard, par exemple en prenant des mesures pour
"protéger les marchandises contre le vol et que
"tout a été fait pour minimiser la perte".

Le manque de décisions jurisprudentielles et de
commentaires sur le paragraphe 2 de l'article 27 oblige
à une certaine réserve, néanmoins nous pensons
qu'il est possible de l'interpréter comme pouvant

/...

(96) Cf.: "The law of carriage by Inland Transport"
(4ème édition 1965).

limiter la responsabilité du transporteur, aux cas de faute ou de négligence. C'est encore par analogie au texte de la Convention de Varsovie que nous nous posons la question de savoir si l'appréciation de la "diligence" doit être plus stricte ou au contraire plus large dans le cadre de la Convention de Berne. Sur ce point l'incertitude demeure, mais nous inclinons à penser que la Convention de Varsovie est plus contraignante.

C'est encore au transporteur qu'incombe la charge d'apporter la preuve de l'existence du risque particulier qu'il invoque, tout comme en droit anglais. Ainsi l'article 28 dispose :

" La preuve que le dépassement du délai de
"livraison, la perte ou l'avarie a eu pour
"cause un des faits prévus à l'article 27,
"paragraphe 2, incombe au chemin de fer".

Le transporteur doit aussi établir l'existence des circonstances particulières qui font qu'il n'est pas responsable du fait que les marchandises transportées appartiennent à certaines catégories (animaux vivants), ou encore en raison de certains risques tels que ceux provenant de la défectuosité de l'emballage. Pour autant, il n'est pas déchargé de toute responsabilité, il le sera seulement dans les cas où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents auxdites circonstances. Dans l'hypothèse où un lien de causalité a été établi entre le risque particulier et le dommage, c'est alors au demandeur d'apporter la preuve qu'en fait la perte ou l'avarie ne trouve pas son origine, pour le tout ou en partie, dans le risque qui en aurait pu être la cause. (Ainsi le fait qu'un animal vivant ait été blessé en cours de transport, ne résulte pas d'un risque inhérent au transport des animaux, bien que le transporteur soit dégagé de toute responsabilité lorsqu'il s'agit de transport d'animaux vivants).

3/ - Selon la Convention de Genève du 19 mai 1956
(C.M.R.) :

C'est l'article 17, paragraphes 1 et 2 de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, qui traite de la responsabilité du transporteur :

"Le transporteur est responsable de la perte
"totale ou partielle, ou de l'avarie qui se
"produit entre le moment de la prise en charge
"de la marchandise et celui de la livraison,
"ainsi que du retard à la livraison.
"

" Le transporteur est déchargé de cette res-
"ponsabilité si la perte, l'avarie ou le retard
"a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un
"ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute
"du transporteur, un vice propre de la marchan-
"dise ou des circonstances que le transporteur
"ne pouvait pas éviter, et aux conséquences
"desquelles il ne pouvait pas obvier".

Les termes utilisés sont pratiquement les mêmes que ceux des paragraphes 1 et 2 de l'article 27 de la C.I.M., et l'on peut penser qu'ils seront interprétés de la même manière. Les autres dispositions de l'article 17 concernent des situations particulières et son également semblables à celles de la C.I.M.

De même, les dispositions sur la charge de la preuve, qui figurent à l'article 18 sont, elles aussi, de teneur identique à celles de la C.I.M., sauf pour ce qui est des paragraphes 4 et 5, qui sont originaux par rapport aux dispositions des autres conventions :

- Article 18 § 4 : "Si le transport est effectué
"au moyen d'un véhicule aménagé en vue de sous-
"traire les marchandises à l'influence de la

/...

"chaleur, du froid, des variations de température, ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17 § 4 (d), que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données".

(le § 4 (d) de l'article 17 traite de l'insuffisance ou de l'imperfection des marques ou des numéros de colis).

- § 5 : "Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17 § 4 (f), que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont par lui été données".

(le paragraphe 4 (f) de l'article 17 traite du transport des animaux vivants).

*

* *

*

Ce rappel du fondement du régime de la responsabilité du transporteur dans les Conventions de Varsovie, de Berne et de Genève (1956) permet de faire ressortir un facteur commun : une responsabilité sévère pèse sur le transporteur, qui ne peut s'en dégager qu'en apportant la preuve qu'il n'a pas commis de faute. Ce principe se retrouve à l'article 5-1 de la Convention de Hambourg

/...

qui dispose :

"le transporteur est responsable... à moins
"qu'il ne prouve ..."

Pourtant, il ne faut pas se laisser abuser par cette apparence de similitude. Dans les Conventions C.I.M., C.M.R. et de Varsovie, le principe du régime de la responsabilité du transporteur est celui de la présomption de responsabilité, alors que l'annexe II de la Convention de Hambourg, introduite à la demande de la délégation soviétique, précise, sans équivoque possible, l'interprétation que les juges devront donner au texte :

"Il est entendu que la responsabilité du
"transporteur, en vertu de la présente Conven-
"tion, est fondée sur le principe de la faute
"ou de la négligence présumée...".

Dès lors, comme le remarquait le Doyen RODIERE au cours d'une réunion de l'Association Française de Droit Maritime, le paragraphe 5 de l'article 5 devient un contre-sens juridique. En effet, les auteurs ont introduit des cas d'exonération de responsabilité : animaux vivants (disposition inspirée de la C.I.M.) et même le cas de l'incendie de l'alinéa 4, dans un texte dont le fondement même est le principe de la faute ou de la négligence présumée. La seule explication plausible que l'on puisse avancer pour tenter de comprendre l'ambiguïté ainsi créée est la suivante : les dispositions du texte de Hambourg sont le résultat de négociations et d'un compromis général entre les tenants des tendances avant-gardistes, qui voulaient un alignement du droit maritime sur le droit commun, et les traditionalistes, qui désiraient conserver le particularisme du droit maritime.

/...

Si nous pouvons nous montrer satisfaits d'une certaine harmonisation des règles de responsabilité en matière de transport international de marchandises, par contre nous devons être conscients qu'il s'agit en quelque sorte, à terme, de la disparition de l'autonomie, de l'originalité du droit maritime. Or, la construction du droit maritime s'est articulée autour de la notion de "Fortune de Mer", qui se trouve réduite à une "peau de chagrin" par la disparition des cas exceptés et surtout de la faute nautique, comme causes d'exonération de la responsabilité du transporteur maritime.

B/ - Hambourg ou la ruine de la "Fortune de Mer" :

L'un des enjeux les plus importants des débats était la question de savoir si l'exonération de la responsabilité du transporteur maritime en cas de faute nautique devait être maintenue.

Pas plus que les autres, ce cas excepté n'avait été maintenu dans le projet de la C.N.U.D.C.I., dont la seule concession, nous l'avons vu, était le maintien de la possibilité d'exonérer le transporteur maritime de toute responsabilité en cas d'incendie (encore faut-il dans ce cas que la victime ne parvienne pas à prouver que l'événement résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, soit avant soit après la survenance de l'incendie).

Cette carence inquiéta bon nombre de délégations qui en désiraient le rétablissement. Trois tendances se

/...

dégagent :

1/ - La première, celle des pays industrialisés à économie de marché, dit groupe "B", défendait la notion de responsabilité fondée sur la présomption de faute du transporteur maritime et la réintroduction de l'exception pour faute nautique. Ainsi M. KERRY (Royaume-Uni) déclara que⁽⁹⁷⁾ :

" Le fait de rendre le transporteur maritime responsable des fautes nautiques aurait deux conséquences évidentes : En premier lieu, il en résulterait une augmentation du coût de l'assurance de responsabilité ; en second lieu, cette augmentation du coût de l'assurance responsabilité (du transporteur) ne s'accompagnerait pas d'une diminution correspondante des assurances sur facultés. En conséquence, la délégation du Royaume-Uni est d'avis qu'il faut maintenir l'exonération pour faute nautique, pour des raisons économiques. Elle partage d'ailleurs cette opinion avec plusieurs autres délégations auteurs de la proposition contenue dans le document A/Conf. 89/C.1./L.113."

De plus, M. KERRY tint à souligner que son pays a adopté cette position après avoir consulté les milieux commerciaux intéressés du Royaume-Uni, ainsi que les armateurs, leurs assureurs de responsabilité, les chargeurs et leurs assureurs, qui ont tous exprimé une opinion unanime ⁽⁹⁸⁾.

/...

(97) Cf.: Document O.N.U. : A/Conf.89/C.1/S.R. 10 page 4.

(98) Cf.: les commentaires de "l'international chamber of shipping", très symptomatiques de la position des armateurs.

Les Etats-Unis et la Norvège se sont désolidarisés des autres pays du groupe "B", en refusant de réintroduire l'exonération pour faute nautique. Ce point de vue fut partagé, dans une certaine mesure, par la délégation française, dont M. CARRAUD se fit le porte-parole (99) :

" Il faut tenir compte du fait que les progrès
"réalisés dans le domaine des communications et
"des autres domaines de la technique ont grande-
"ment réduit les risques de la navigation, et
"que celle-ci présente désormais beaucoup moins
"de difficultés pour le transporteur qu'autrefois.
"En tout cas, le transporteur assume des risques
"normaux, qui font partie de l'exécution d'un
"contrat de transport, et la notion même de
"contrat implique certaines obligations juridi-
"ques dont aucune convention internationale ne
"devrait chercher à le libérer. De plus, une
"convention internationale comme celle que l'on
"est en train d'élaborer devrait être orientée
"vers l'avenir et ce serait faire preuve de
"myopie que ne légiférer qu'en fonction de la
"situation présente.

"

"

" Il est certain que la nouvelle convention
"devrait tendre à établir un équilibre plus juste
"entre les intérêts du chargeur et ceux du trans-
"porteur. Il ne semble pas probable que le coût
"du fret augmente sensiblement en raison des
"dispositions du texte de base. Bien que la France
"soit elle-même une importante nation d'armateurs,
"et que 50% environ de son commerce maritime
"s'effectuent sous pavillon français, elle
"n'appuie pas la proposition de rétablir l'exo-
"nération de la responsabilité du transporteur
"maritime pour faute nautique, mais elle préfère
"que le § 1 et même l'article 5 tout entier
"soient maintenus sous leur forme actuelle".

On ne pouvait pas mieux condamner le principe
de la faute nautique !

/...

2/ - La seconde tendance était représentée par les pays de l'Europe de l'Est qui, dans une parfaite cohésion, souhaitaient que la responsabilité du transporteur maritime soit fondée sur une présomption de faute ou de négligence, et que soit maintenue l'exonération de responsabilité pour erreur ou faute dans la navigation :

" De l'avis de la délégation soviétique, l'une
"des conséquences économiques de la suppression
"de l'exonération de responsabilité pour faute
"nautique serait une augmentation du coût de
"l'assurance et des taux de fret... La délégation
"soviétique estime donc qu'il est utile de réin-
"troduire cette clause d'exonération pour faute
"nautique".(100)

3/ - Enfin le "groupe des 77" (aujourd'hui près de 100 pays), composé de pays sous-industrialisés, après avoir accepté, depuis quelque temps déjà il est vrai, le maintien d'une responsabilité fondée sur la faute ou la négligence du transporteur, refuse tout cas d'exonération de cette responsabilité. Notons pour mémoire la déclaration de M. DIXIT (Inde), porte-parole du "groupe des 77" à cette occasion (101) :

" Tout changement suscite inévitablement des
"protestations. Le cas de la ceinture de sécurité
"montée sur les automobiles est, à cet égard, un
"exemple bien connu. Il y a d'abord eu de vives
"protestations dans les milieux commerciaux,
"jusqu'à ce qu'il soit établi que la ceinture de
"sécurité n'entraînerait pas une augmentation des
"coûts, mais favoriserait une conduite plus sûre.
"Dans le cas présent, tout ce que les pays en
"voie de développement désirent, c'est obtenir
"que les navires soient bien gérés. Bien entendu,
"toute mesure qui sera décidée à cet effet sera
"appliquée dans ces pays.

/...

(100) Cf.: Document O.N.U. : A/Conf. 89/C.1/L.118.

(101) Cf.: Document O.N.U. : A/Conf. 89/C.1/SR 10.

" La délégation indienne n'est pas favorable
"à l'inclusion, dans la Convention, de la faute
"nautique e n tant que cause d'exonération de
"la responsabilité du transporteur".

Finalement, c'est par 58 voix pour et 10 abstentions que le principe de responsabilité tel qu'il figurait dans le projet (à quelques modifications près) a été adopté. Ce faisant, les délégations diplomatiques, par leur vote, ont fait disparaître définitivement la notion de faute nautique, dans les rapports transporteur maritime, propriétaire des marchandises transportées, lorsque ce transport résulte d'un contrat : connaissance ou autre (alors qu'en matière d'affrètement la notion de faute nautique subsiste).

Quelle part la démagogie politique a-t-elle prise dans les déclarations qui prétendaient assimiler les risques d'un transport maritime moderne à une promenade en tramway ? Quel crédit accorder à cette autre comparant le maintien du principe de l'exonération de la responsabilité du transporteur maritime pour faute nautique à une disposition rendant obligatoire le port de la ceinture de sécurité dans les automobiles ?

La myopie n'est, sans aucun doute possible, pas le mal de ceux qui, conscients des limites des progrès techniques, désirent avant tout une répartition équitable des risques en matière de transport maritime, mais bien plutôt de ceux qui, dans l'euphorie d'une époque où la machine tient une place considérable, oublient les risques propres du transport maritime. Deux événements récents se sont chargés de nous rappeler la notion de "Fortune de Mer" : les échouements du "DUPERE" dans le Raz-de-Sein, et de "l'AMOCO CADIZ" devant Portsall.

Tout marin, tout navigant peut témoigner de la permanence du risque en mer. Nous serions même tentés de dire que la mer constitue à elle seule un risque, compte tenu des conditions physiques du milieu marin. Or, nous constatons avec regret la méconnaissance quasi-totale de cette réalité chez beaucoup de juristes, qui désirent à tout prix se référer à des notions de droit commun⁽¹⁰²⁾.

Les techniques, si sophistiquées soient-elles, ne doivent être considérées que comme un palliatif à certaines manifestations violentes des éléments marins, et non comme une panacée ou un remède universel. Les exemples ne manquent pas de ces navires très perfectionnés, dont les instruments et les machines se montrent totalement inefficaces lors d'une forte tempête. Les statistiques du Lloyd's sont significatives : il y a environ une perte totale par jour pour l'ensemble de la flotte mondiale. Et lorsque la Cour de Paris

/...

(102) Cf.:-Tribunal de Commerce de Rouen - 3 février 1950 - D.M.F. 1950, page 449 : "le mauvais temps rencontré n'est pas une cause d'exonération, lorsqu'il n'était pas imprévisible vu la saison".

-Tribunal de Commerce de Rouen - 5 avril 1950 - D.M.F. 1950, page 400 : "(le mauvais temps n'est pas une cause d'exonération parce qu') un navire pendant ses voyages affronte nécessairement le vent et les tempêtes".

-Cour d'Appel d'Aix - 5 juillet 1950 - D.M.F. 1951, page 168 : "la grosse mer et la tempête rencontrées au cours d'une traversée par un navire n'ont rien d'imprévisible et d'irrésistible".

déclarait⁽¹⁰³⁾:

" La tempête, sauf si elle prend un caractère
"cyclonique et absolument anormal, est un événe-
"ment toujours prévisible en matière maritime,
" et le navire doit être construit et gouverné
"pour y faire face sans dommage pour sa cargaison,
"de telle sorte qu'elle ne constitue pas l'événe-
"ment inévitable et insurmontable contributif de
"la force majeure".

Mademoiselle C. LEGENDRE⁽¹⁰⁴⁾ remarque que "somme toute
devant certaines juridictions, l'accident lui-même prou-
verait que tout n'a pas été fait pour surmonter le péril.
C'est une déduction bien hasardeuse et qui ne tient
aucun compte des forces naturelles que le navire doit
affronter".

Tout critère de comparaison avec des notions de
droit commun doit être écarté en cette matière. La notion
de "Fortune de Mer" trouve sa justification dans l'origi-
nalité ou selon les mots de CARVER⁽¹⁰⁵⁾: "les conditions
physiques particulières à la navigation en mer..." et
plus loin "le critérium semble bien être celui-ci :
Est-ce que l'accident considéré était ou non un accident
qui aurait pu arriver à terre ?" Il s'agit là d'une tra-
dition du droit maritime : les chargeurs assument per-
sonnellement le risque résultant du péril de la mer et
le font assurer. Finalement, c'est le sort commun réservé
à tous ceux qui, à un titre ou à un autre, vivent de la
mer.

Les événements de mer sont toujours nombreux et
sans doute plus graves aujourd'hui qu'au temps de la
marine à voile. Nos juristes devraient se souvenir de ce

/...

(103) Cf.: - Cour de Pairs - 22 avril 1952 - D.M.F. 1952
page 527.

(104) Cf.: - article précité : "Le péril de mer en droit
français".

(105) Cf.: - "CARVER'S Carriage by sea" page 119.

vieil adage maintes fois entendu sur le pont des clipppers : "qui fol envoie, fol attend". En effet, malgré les révolutions techniques et les découvertes les plus récentes, le commandant du navire reste le seul maître à bord, c'est à lui seul de prendre les décisions les plus importantes lorsqu'il se trouve confronté à quelque difficulté. Or, l'abandon de la faute nautique comme cause d'exonération de responsabilité du transporteur maritime, apparue en 1893 dans l'Harter Act américain, ne peut qu'altérer fortement la notion de "Fortune de Mer" (encore faut-il se féliciter de constater que la Convention de Hambourg n'ait pas retenu la faute inexcusable du préposé du transporteur comme faisant obstacle à la limitation de la responsabilité de ce même transporteur, car dans ce cas, prévu par la Convention de Varsovie, la faute nautique du capitaine, loin de rester un cas d'exonération, deviendrait un cas d'aggravation de la responsabilité du transporteur, faisant échec à la limitation de la responsabilité de celui-ci⁽¹⁰⁶⁾).

Mais si la disparition des cas exceptés et surtout celle de la notion de faute nautique (entendue strictement, c'est-à-dire une faute dans la gestion nautique du navire et non pas une faute dans la gestion nautique ou la gestion commerciale du navire) porte atteinte à cette idée de "Fortune de Mer", l'article 24 du texte de Hambourg peut à juste titre inquiéter les armateurs, car il porte en germe la disparition de l'une des plus vieilles institutions du droit maritime : L'Avarie Commune (ainsi que celle de la répartition des frais de sauvetage et d'assistance entre le navire et la cargaison, au prorata des valeurs assurées).

/...

(106) Cf.: D. 1960 - Jurisprudence page 278 - II. A - avec une note du Doyen RODIERE, dans laquelle il critique cet emprunt de responsabilité qui ne doit pas être admis en matière contractuelle.

Si le principe de l'avarie commune est maintenu par l'article 24-1, le second alinéa dispose que :

" A l'exception de l'article 20 "(prescription)",
"les dispositions de la présente Convention, qui
"régissent la responsabilité du transporteur pour
"pertes ou dommages subis par les marchandises,
"déterminent aussi la question de savoir si le
"destinataire peut refuser de contribuer aux
"avaries communes et si le transporteur est tenu
"d'indemniser le destinataire de sa contribution
"aux avaries communes ou aux frais de sauvetage".

Or, comme l'a rappelé M. LATRON⁽¹⁰⁶⁾, l'étendue de l'avarie commune est en relation inverse avec celle de la responsabilité du transporteur". Il en résulte que les cas susceptibles de donner lieu à une contribution d'avarie commune sont d'autant plus nombreux que les cas d'exonération de la responsabilité du transporteur le sont eux-mêmes. La disparition de l'exonération de responsabilité pour faute nautique entraîne du même coup la disparition de l'une des sources privilégiées de situations ouvrant droit à un règlement d'avarie commune. Dès lors que le transporteur est, à l'égard de la marchandise, garant des fautes nautiques de l'équipage, l'avarie commune se trouve vidée de sa substance. Finalement, la procédure d'avarie commune ne pourrait donc s'introduire qu'au travers de quelques rares fissures.

Il s'agit là d'une disposition souhaitée par la "Conférence nationale des usagers du transport", et rédigée par eux, afin que le destinataire ait la possibilité de refuser toute contribution aux avaries communes lorsqu'il est seul propriétaire de marchandises transportées, tout en laissant ouverte la possibilité d'une

/...

(106) Cf.: D.M.F. 1976, page 131 "Va-t-on vers une responsabilité nouvelle du transporteur maritime des marchandises ? ", par P. LATRON.

contribution aux avaries communes, dans le cadre d'un transport public de marchandises. Finalement, le sort de l'avarie commune se trouve entre les mains du destinataire, qui pourra discrétionnairement ou bien accepter la procédure, ou bien la refuser !

Quelle sera la contre-partie de cette situation aggravée du transporteur ? S'il est encore trop tôt pour avancer des arguments définitifs, nous devons toutefois rechercher les incidences possibles de ce nouvel état de droit créé à Hambourg, en nous interrogeant sur l'avenir de l'assurance des "Facultés". Va-t-elle disparaître ? Ou son impact se trouve-t-il renforcé ?

*

*

*

*

Section III : L'assurance des Facultés après Hambourg

La Conférence de Hambourg est certainement un succès pour les Etats du "groupe des 77". Ayant fait prévaloir leur thèse en permanence, sur le plan juridique, les chargeurs maritimes trouveront dans ce texte une protection accrue de leurs intérêts face aux transporteurs. Mais, sur le plan économique, nous pouvons déjà percevoir des conséquences moins favorables à ces mêmes chargeurs.

Deux directions peuvent guider notre recherche : d'une part l'incitation juridique à contracter une assurance sur "Facultés", conséquence du régime de responsabilité, et, d'autre part, une incitation économique à contracter ce même contrat compte tenu des limites de responsabilité du transporteur maritime.

§ I - Incidences du nouveau régime de responsabilité du transporteur maritime sur l'assurance des "Facultés"

A/ - Une menace pour la survie de l'assurance des "Facultés" :

Les chargeurs, dès 1973, déclaraient⁽¹⁰⁷⁾ :

" Les avantages d'une telle modification de l'équilibre de responsabilité sont très nombreux pour les chargeurs puisque les cas de contentieux, toujours très onéreux, deviendront rares et qu'à la longue la prime d'assurance des marchandises pourra être réduite. Même si la prime d'assurance

/...

(107) Cf.: Note de "La Conférence nationale des usagers des transports" sur la réforme de la Convention de 1924 sur les connaissements - inédit - en date du 2 mai 1973.

"responsabilité, pour l'armateur, est augmentée
"à l'origine, la hausse des frets qui en résultera
"ne dépassera sans doute pas quelques points".

Cet optimisme manifesté cinq ans avant que ne soit signée la Convention de Hambourg doit, aujourd'hui, être tempéré à la lumière des études qui ont pu être faites depuis. Car il est maintenant acquis que cette économie souhaitée ne sera pas réalisée dans la mesure où l'assurance de la responsabilité du transporteur sera plus coûteuse et moins satisfaisante, le propriétaire de la marchandise entendant, simultanément, conserver la maîtrise de son assurance marchandise "sur mesure". Tout transfert de risques du chargeur au transporteur ne peut, en définitive, qu'aggraver la situation dans laquelle se trouve le propriétaire de la marchandise, sur lequel seraient inévitablement répercutés ces nouveaux coûts.

Les milieux commerciaux, conscients de ce transfert inévitable, ont à maintes reprises attiré l'attention des usagers et des chargeurs sur ce point. Lors de la Conférence de "L'Union internationale de l'Assurance transports" à Paris en 1976, les assureurs manifestèrent leur inquiétude en ces termes : "

"la suppression des traditionnels motifs importants de rejet de responsabilité du transporteur, à savoir l'erreur de navigation, amènerait indubitablement les transporteurs maritimes à prendre volontairement sur eux les risques allant au-delà de leur régime de responsabilité actuelle, et partant, à délivrer à leurs clients des connaissances assurées. Ceci conduirait en fait à un sérieux empiètement sur le terrain de l'assurance transport, sinon à sa suppression".

Or, cette formule, bien que séduisante de prime abord, n'a pas rencontré de succès auprès des chargeurs

/...

britanniques qui l'ont expérimentée. Ceux-ci ont nettement manifesté qu'ils préféreraient traiter eux-mêmes leurs problèmes d'assurance et conserver avec leurs assureurs traditionnels des relations directes. Ce mécanisme n'a donc pas été retenu et il n'existe pas, à notre connaissance, de trafic commercial sur lequel ce type de connaissance serait actuellement utilisé. En tout état de cause, il s'agit d'un système que les assureurs des marchandises ne peuvent que rejeter, dans la mesure où il pourrait se traduire par la disparition de l'assurance des Facultés au seul profit de l'assurance de la responsabilité de l'armateur.

La justification de la dualité d'assurance, - responsabilité civile du transporteur et assurance des facultés, - est d'abord économique. M. SCHALLING⁽¹⁰⁸⁾ (observateur de l'I.U.M.I. à Hambourg) a rappelé ce besoin de double couverture, en précisant que si l'on étend le champ de la responsabilité, le nombre des actions en recours intentées par l'assureur des facultés augmentera nécessairement. Qui plus est, le nombre des litiges et le coût total de l'assurance deviendront plus importants. Aujourd'hui, les exonérations pour faute nautique et pour incendie contribuent, dans une large mesure, à maintenir le nombre des actions récursoires à un niveau acceptable. En effet, la perte totale entraîne généralement, pour le transporteur, l'exonération de sa responsabilité. Or, selon le nouveau système, le transporteur maritime sera tenu pour responsable dans la plupart des cas de perte totale, et bien entendu les assureurs des facultés intenteront des actions en dommages-intérêts, alors que dans le régime de 1924 l'indemnisation des pertes totales couvertes par les assurances sur facultés et le risque de perte sont répartis entre un grand nombre d'assureurs.

/...

(108) Cf.: Document O.N.U. N° A/Conf.89/C.1./S.R.10 page 3.

Si cette mutation a pu se faire en matière de transport routier par exemple, c'est parce que la valeur des marchandises transportées est sans commune mesure avec la concentration énorme des risques (et valeurs) accumulés sur un navire moderne. Ainsi la capacité d'un camion ou d'un wagon est sensiblement équivalente à un conteneur, à bord d'un Boeing 747 elle est de cinq conteneurs, mais elle passe à deux mille conteneurs sur un navire moderne.

La différence d'échelle est considérable. Répartir les risques en les faisant finalement peser sur le transporteur seul aboutit somme toute à le charger d'une responsabilité écrasante et d'autant plus lourde qu'elle sera difficile à calculer à l'avance. Dès lors, ou bien l'assurance sera répercutée sur les chargeurs, ou bien les compagnies d'armement seront confrontées à des difficultés financières telles qu'elles devront recourir à des subventions d'Etat.

Paradoxalement, prouvant ainsi la permanence de l'assurance des facultés, les chargeurs les plus acquis au nouveau régime de responsabilité du transporteur maritime entendent conserver la maîtrise de l'assurance de leurs marchandises. Ils se refuseront donc sans doute à ce que le coût de l'assurance de responsabilité soit inclus dans le prix du transport en totalité.

Nous risquons donc d'assister au développement d'un contentieux considérable dans la mesure où, compte tenu du montant élevé des risques, les assureurs de responsabilité obligeront les transporteurs à plaider la force majeure chaque fois qu'un sinistre important surviendra, puisque la faute nautique, même dans sa conception stricte de faute dans la navigation, ne constitue plus un cas d'exonération.

/...

Nous pouvons craindre alors les divergences entre les jurisprudences nationales, lorsqu'il s'agira d'apprécier la notion de force majeure. Les assureurs des facultés ne seront donc pas enclins à diminuer les taux de prime. De toute manière, une telle diminution ne doit pas être envisagée tant que les actuaires n'auront pas eu la possibilité d'apprécier les conséquences, sur l'assurance, de l'application des nouvelles règles.

Le risque né de la faute nautique est un risque spécifique, dont l'attribution au transporteur entraînera un relèvement certain du taux de fret et constituera une source de litiges, dans la mesure où le sinistre majeur provient fréquemment d'un concours entre la faute nautique et la force majeure.

En définitive, au regard du nouveau régime de responsabilité, l'assurance des facultés perd un peu de sa substance. Mais pour autant devra-t-elle disparaître ?

B/ - La permanence de l'assurance des facultés :

Trois facteurs concourent à cette permanence de l'assurance des facultés : son coût, l'automatisme de l'indemnisation et le choix des garanties.

1/ - Le coût de l'assurance de responsabilité du transporteur se traduit par une somme forfaitaire. Les possibilités d'adaptation des primes en fonction de la nature du risque afférent à des marchandises spécifiques n'existent pratiquement pas. Il en résulte une pénalisation des chargeurs dont les marchandises sont peu vulnérables, par rapport aux chargeurs de marchandises fragiles.

/...

Au contraire, avec l'assurance des facultés, notamment lorsque le chargeur a souscrit une police flottante ou quelque'autre type de contrat d'abonnement, il est tenu compte des différents résultats statistiques relatifs à chaque chargeur et les frais administratifs pour de gros chargeurs peuvent parfois être réduits. L'assureur des facultés devra supporter certains frais fixes et plus le volume de ses affaires est important, plus la proportion de ces frais sera minime par unité. Ces facteurs se répercuteront naturellement sur les taux de prime à appliquer.

De plus, le chargeur, qui souscrit un contrat d'assurance pour garantir ses facultés, peut bénéficier de la concurrence internationale et obtenir pour sa couverture le taux le plus avantageux qui soit compatible avec la garantie qu'il recherche. Il conserve ainsi la maîtrise de son assurance. Ce contrôle disparaît si le transporteur fournit la couverture du risque : le chargeur peut se trouver alors devant un assureur inconnu dont il ne peut vérifier la solvabilité.

Utile, tel est le premier caractère de l'assurance des facultés. A ce titre, elle est devenue un instrument essentiel du commerce international. Cette utilité doit être doublée d'efficacité, l'automatisme de l'indemnisation répond parfaitement à ce besoin.

2/ - L'indemnisation directe : Avec l'assurance responsabilité civile du transporteur, le destinataire devrait s'adresser lui-même directement à celui-ci pour obtenir l'indemnisation qui doit lui revenir. Sa démarche s'inscrirait alors dans le cadre du contrat de transport et non plus dans le cadre d'un contrat d'assurance.

La différence est fondamentale. Le but ou l'objet de ces deux contrats est, en effet, fort différent. Alors que la police d'assurance tend, par nature, uniquement à indemniser, cette indemnisation n'est qu'un simple accessoire au contrat de transport. Elle n'est en conséquence qu'une préoccupation mineure du transporteur dont l'activité essentielle demeure bien entendu l'acheminement de la marchandise.

Ainsi, les relations entre le transporteur et le destinataire, sur le plan de l'indemnisation, ne seront jamais celles existant entre l'assureur et le bénéficiaire de l'assurance. Alors que, vis-à-vis de l'assureur, l'assuré présente une demande d'indemnité, le destinataire introduit auprès du transporteur une réclamation, exerce un recours ou entame une procédure. Il devra prouver que le préjudice qu'il a subi s'est produit pendant que la marchandise était sous sa garde. Il devra également prouver la nature du dommage ou de l'avarie de façon à mettre en oeuvre la responsabilité du transporteur. L'indemnisation perd donc ce caractère automatique qui est le sien lorsqu'elle fait l'objet d'une réclamation dans le cadre de la police d'assurance sur facultés.

Une différence de nature sépare ces deux approches.

En outre, l'assurance des facultés permet de régler les avaries à destination, grâce à un réseau d'agents répartis dans le monde entier. Au contraire, les sièges sociaux des transporteurs sont rarement situés près de ceux des propriétaires des cargaisons, ce qui peut entraîner des difficultés, en particulier lors de négociations amiables en vue d'aboutir à un règlement.

L'efficacité de l'assurance sur facultés tient également au vaste choix de garanties offertes à l'assuré.

3/ - Il existe toute une gamme de contrats entre les extrêmes représentés par l'assurance "Tous risques" et l'assurance "Perte totale", dont le coût varie en conséquence. En effet, avec l'assurance des facultés, les primes s'établissent également en fonction de la nature, des biens assurés, du voyage à effectuer, ainsi que de nombreux autres facteurs, de sorte que la prime payée correspond exactement aux risques du chargement, sans autres frais. En outre, pour tenir compte des particularités des différents trafics, des clauses spécialisées souvent négociées avec des chambres syndicales sont prévues pour des marchandises particulières. De telles couvertures ne laissent subsister aucune des lacunes qui peuvent exister dans la garantie "responsabilité du transporteur", à moins, toutefois, que les chargeurs n'en décident différemment.

D'ailleurs, certains chargeurs souhaitent assumer eux-mêmes une partie des risques, soit en conservant des franchises déduites importantes, soit en choisissant des garanties restreintes. Or, s'il n'existe plus qu'une assurance de la responsabilité civile du transporteur, celle-ci ne couvrant généralement qu'en partie le transport total de la marchandise, tous les chargeurs sans différence ni distinction entre eux devraient supporter uniformément au travers du fret la charge de l'assurance de cette responsabilité, charge qui serait proportionnée à l'étendue de ladite responsabilité.

/...

Des deux formes de couverture : responsabilité civile du transporteur et assurance sur facultés, cette dernière est la seule dont le coût reflète le soin avec lequel le chargeur traite sa marchandise. C'est pourquoi, quoi qu'il arrive, la marchandise doit toujours conserver la maîtrise de son assurance.

Et pourtant, le chargeur sera-t-il économiquement incité à "soigner" lui-même son assurance des facultés ? Le montant des limites de responsabilité prévu par la Convention de Hambourg motivera-t-il suffisamment les chargeurs ?

§ II - L'incidence des limites de responsabilité :

Corrolaire de l'efficacité, l'assurance doit répondre à un besoin réel pour le souscripteur. Ce besoin, cette nécessité peuvent disparaître si les limites de la responsabilité du transporteur maritime sont élevées, car le propriétaire de la marchandise sera suffisamment indemnisé en cas de sinistre. Schématiquement, nous pouvons dire que plus ces limites seront élevées, plus l'assurance des facultés perdra de sa "substance".

Le projet de Convention de la C.N.U.D.C.I. n'avait arrêté ni les chiffres, ni les modalités (double critère - ou critère unique), en laissant le soin à la Conférence internationale de fixer ces limites.

A la Conférence, une partie des délégations a fait valoir que le montant de l'indemnité devait être maintenu au niveau prévu par le protocole de Bruxelles de 1968, en tenant compte du fait qu'il est nécessaire de compenser les dépréciations en valeurs réelles depuis cette date.

Afin de faciliter les travaux de la Commission ad-hoc, les Etats-Unis avaient fait dresser des tableaux⁽¹⁰⁹⁾ qui donnent respectivement les chiffres du commerce d'exportation et d'importation des Etats-Unis par voie maritime pour les dernières années, et les effets de l'inflation sur les limites de responsabilité fixées par le protocole de 1968. Il ressort du document L. 131 qu'il y a au moins quatre méthodes différentes pour apprécier l'effet inflationniste sur la valeur de l'indemnité en francs Poincaré depuis 1967. Le second tableau, réalisé à partir des chiffres du commerce extérieur des Etats-Unis, fait apparaître quel serait le pourcentage de la valeur des marchandises américaines qui serait indemnisé selon un poids unitaire déterminé par la limitation de la responsabilité. A ce propos, nous noterons que les conclusions américaines se rapprochent beaucoup de celles d'une étude similaire effectuée au Canada. Ces tableaux font parfaitement ressortir les "fourchettes" de tonnage ou de valeurs couvertes par les limites proposées. Ainsi, par exemple, la délégation des Pays-Bas avait suggéré que 75% environ du commerce extérieur soient totalement couverts par un montant à fixer par unité de poids. La délégation canadienne avait également proposé, comme chiffre minimum, 4 dollars canadiens par kilogramme. Ce dernier chiffre équivaut en gros à 3,3 D.T.S. par kilo, ce qui, comme il apparaît sur le tableau L. 47, correspond de très près au chiffre de 76,6% (pourcentage cumulatif de l'expédition). Ce chiffre est donc très proche des 75% proposés par la délégation des Pays-Bas.

/...

(109) Cf.: Document O.N.U. N° A/Conf. 89/C.1/L 47

et

N° A/Conf. 89/C.1/L 131.

Or, que constatons-nous : les montants résultant du protocole de 1968 ont été effectivement légèrement majorés, ce qui donne les chiffres de 2,5 D.T.S. par kilo et de 835 D.T.S. par colis (soit, respectivement, F.F. 14 par kilo et F.F. 4.650 par colis), la limite la plus élevée étant applicable⁽¹¹⁰⁾. Si l'on rapproche ce dernier chiffre de celui de la Convention de Bruxelles de 1924, qui limitait le montant de la responsabilité à 100 livres-or par colis (soit environ F.F. 4.576,80), on ne peut que rester confondu devant tant d'efforts pour n'aboutir qu'à un changement si infime.

Cependant, une amélioration très sensible est apportée par le double critère d'indemnisation en poids par colis. Et si nous consultons le tableau L.47 des Etats-Unis, nous pouvons remarquer que ce chiffre de 2,5 D.T.S. par kilo couvre 63,6% des valeurs de marchandises embarquées et environ 38% des marchandises en poids.

Ces chiffres sont assez significatifs pour que nous puissions nous inquiéter de savoir si l'incitation économique du contrat d'assurance des facultés ne disparaît pas.

Une première attitude pourrait consister à prétendre que les transporteurs maritimes indemniseront assez largement les victimes en cas de dommages ou avaries à la marchandise. Il en résulterait inévitablement une désaffection à l'égard de l'assurance des facultés. Pourtant, nous pensons que les chargeurs ne voudront pas perdre la maîtrise de leur assurance de choses (des marchandises) pour les raisons ci-dessus exposées.

/...

(110) Cf.: tableaux précités reproduits en annexe.

C'est pourquoi nous souhaitons qu'ils adoptent une seconde attitude : celle de la réserve et de la prudence. En effet, les procès ne manqueront certainement pas de se multiplier, les transporteurs désirant apporter la preuve de leur "diligence" pour se dégager de toute responsabilité. Dans ce cas, plutôt que d'attendre des décisions de justice qui, selon l'interprétation faite du texte par les tribunaux pourront être très différentes, ces chargeurs préféreront l'indemnisation systématique de l'assurance des facultés, laissant le soin à leur assureur subrogé dans leurs droits de se retourner contre le transporteur dont la responsabilité se trouverait engagée. Seuls, peut-être, les contrats d'assurance sur facultés, pour les transports effectués par lignes régulières, subiront-ils le contre-coup de ces limites de responsabilité assez élevées. En tout état de cause, le "tramping" et l'affrètement nécessitent toujours un tel contrat d'assurance.

Second type de conséquences possibles, le volume de fret augmentera, car les contrats d'assurance de la responsabilité civile des transporteurs maritimes devenant plus complets, les taux de prime de ces contrats augmenteront et l'accroissement du coût sera répercuté sur les taux de fret. Les transporteurs maritimes ont exprimé ces craintes à maintes reprises⁽¹¹¹⁾.

Qui plus est, la disparition de l'assurance des facultés conduira simultanément à la disparition du crédit documentaire. Les craintes que nous avons exprimées de voir le connaissance tomber en désuétude se retrouvent ici. Nous le savons, le crédit documentaire est justifié, pour les banquiers, par la remise du

/...

(111) Cf.: Article de M. TANTIN in : "Revue de l'Institut d'économie des transports maritimes" N° 6 : Les assurances maritimes - 1974 - pages 104 et s.

connaissance (représentant la marchandise) et du certificat d'assurance de ces marchandises. Oublier le rôle complémentaire du certificat d'assurance et du connaissance reviendrait, pour les usagers, à se priver d'une source de financement importante. Les banquiers disposent en effet, en échange du crédit qu'ils consentent à l'acheteur, d'une sûreté sur la marchandise dans le cas où celle-ci serait avariée ou détruite. A ce titre, l'assurance maritime participe à l'internationalisation croissante de l'économie nationale. L'assurance, en tant que service lié, au même titre que le transport et le crédit, apparaît comme fondamentale pour les opérations de commerce extérieur.

Le texte de Hambourg, manifestement favorable aux intérêts des chargeurs, ne peut avoir méconnu le rôle fondamental du crédit documentaire.

*

* *

*

Finalement, nous estimons que l'assurance des facultés présentera toujours un réel intérêt pour les chargeurs. Le nouveau fondement de la responsabilité des transporteurs maritimes et les limites de responsabilité relativement élevées ne parviendront pas à faire disparaître ce type de contrat d'assurance. Le seul changement probable portera sur les taux de primes. Les assureurs maritimes seront peut-être tentés de diminuer les taux des assurances sur facultés. Un "dumping"

risque d'apparaître sur le marché. Les taux actuels sont d'ores et déjà trop faibles, souhaitons que la concurrence sévère des marchés étrangers ne contraigne pas nos assureurs nationaux à une baisse des taux qui pourrait s'avérer catastrophique. Une politique de marché bien menée est le seul moyen pour éviter cet écueil. Soyons-en conscients, à la veille de la liberté du courtage en Europe, la concertation devient nécessaire !

CONCLUSION GENERALE

C O N C L U S I O N

Le "maritimiste" peut éprouver un sentiment d'amertume lorsqu'il constate que le droit maritime perd, dans certains cas, de son autonomie. Sans nous laisser prendre au piège des vains regrets et des combats d'arrière-garde, rappelons simplement qu'en 1922 et 1924, on hésitait à intervenir, même modérément, en faveur des chargeurs. La raison en était la suivante : pour rester fidèle à son substratum politico-économique, le droit devait, en matière contractuelle, proposer des solutions supplétives de la volonté des parties, celle-ci ne pouvant être contrariée par des règles impératives que dans des cas très rares où l'intervention du législateur n'était pas commandée par une nécessité d'ordre moral. A l'époque, l'ordre public n'était pas économique, le serait-il devenu aujourd'hui ?

Nous serions malheureusement tentés de répondre par l'affirmative, il est vrai que cinquante années se sont écoulées... On assiste, en effet, à un mouvement complet de bascule : le droit maritime est traditionnellement enclin à la limitation des responsabilités et au partage des risques maritimes. La raison profonde n'a pas varié et existe toujours : la mer est souvent cruelle et l'on ne saurait, sans multiplier de façon anti-économique les précautions contre ses sautes d'humeur, en mettre tous les effets à la charge des armateurs. La notion de la mer, des flots pervers et imprévisibles, demeure si inquiétante, même à bord du navire le mieux conçu, que sa manoeuvre exige un sens très poussé des précautions, de la vigilance et de l'intuition.

Ainsi s'expliquent, d'une part, les conditions de mise en oeuvre de la responsabilité des armateurs et transporteurs maritimes, moins sévères que celles qui pèsent sur les propriétaires d'autres biens ; d'autre part, la limitation de leur responsabilité, lorsqu'elle se trouve engagée. Aujourd'hui, un double mouvement contraire se dessine : tendance à la responsabilité absolue et difficulté à faire admettre des plafonds de réparation. Certes, le mouvement n'est pas réservé au droit maritime. La révision de la Convention de Varsovie par le Protocole de Guatemala City, en mars 1971, le prouve assez. Le maritimiste ne peut pas rester insensible et doit le déplorer.

Cependant, cette étude des nouvelles contraintes qui pèsent sur l'assurance des facultés permettra, sans doute, de faire ressortir un certain nombre de critères, éléments qui nous semblent de nature à rassurer les assureurs maritimes sur l'avenir de l'assurance des marchandises.

Le développement rapide du commerce international, singulièrement avec les nouveaux marchés qui viennent de s'ouvrir, s'avère conférer à l'assurance sur facultés un rôle plus important qu'autrefois, à une époque où seul le transport maritime, en tant que tel, était couvert par ce type de contrat. Aujourd'hui, tout le trafic d'entrepôt, souvent étendu à la livraison des marchandises, est couvert par l'assurance sur facultés. Les transactions internationales étant financées par les banques et d'autres organismes de crédit, l'assurance des marchandises joue un rôle important en tant que facteur de sécurité pour le crédit dans le cas de perte ou d'avaries à ces marchandises.

Cela a été confirmé par le Comité des Invisibles et du Financement lié au commerce (de la CNUCED) qui, lors de sa septième session de 1975, commenta une étude du Secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime des Facultés (document N° TD/B/C3/120) en ces termes :

"La suppression ou la perte d'impact de l'assurance des Facultés conduirait à une assurance responsabilité plus large, donc plus onéreuse et moins satisfaisante, souscrite auprès d'un plus petit nombre d'importantes compagnies d'assurances. Une telle concentration serait particulièrement néfaste aux intérêts des pays en voie de développement".

Or, si l'on avait pu craindre, au cours des travaux préparatoires du texte de la Convention de Hambourg, un bouleversement total dans la répartition des risques entre propriétaires des marchandises et transporteurs maritimes, nous pouvons finalement prétendre que ces "Règles" ne remettront pas en cause l'importance pratique de l'assurance des facultés.

Nous partageons, sous certaines réserves il est vrai, l'opinion exprimée par Lord DIAMOND (in : "Lloyd's maritime and commercial law quaterly" -février 1977, page 39 : The division of liability as between ship and cargo (Insofar as it affects cargo insurance), under the new rules proposed by UNCITRAL). :

"Bien que les règles élaborées par la CNUDCI paraissent a priori apporter un changement radical car elles semblent être un recueil de règles originales, il n'en demeure pas moins qu'elles sont remarquablement conservatrices quant à

"leurs effets... On aurait très bien pu s'attendre
"à ce que les règles élaborées par la CNUDCI
"eussent été plus ambitieuses... Par exemple, on
"aurait pu s'attendre à ce que la CNUDCI adopte
"un système fondé sur la présomption de responsa-
"bilité (strict liability : responsabilité objec-
"tive), par opposition à un système fondé sur la
"faute. Cela n'a pas été fait. Si tel avait été
"le cas, il en aurait résulté un profond change-
"ment pour l'assurance maritime".

(Le Doyen R. RODIERE avait d'ailleurs exprimé une opinion très voisine lors de l'une des réunions de l'Association Française du Droit Maritime).

Certes, nous assistons, d'une part, à une redistribution des risques sur le plan juridique et, d'autre part, certains risques bien connus (nous dirions "classiques") disparaissent pour laisser place à de nouveaux risques, cela sur un plan technique. Cependant, ces modifications ne sont pas telles qu'elles puissent faire disparaître l'intérêt que représente, pour les chargeurs, un contrat d'assurance sur facultés. Nous avons eu l'occasion d'évoquer les raisons essentielles qui militent en sa faveur.

Cependant, il nous paraît important que l'assureur maritime traditionnel puisse se donner les moyens de s'adapter à ces nouvelles circonstances, de fait ou politico-économiques. Car l'assurance maritime, en tant que service lié aux opérations du commerce extérieur, se double d'une activité d'accompagnement et de prolongement des relations économiques internationales. Cette vocation récente correspond à l'apparition de techniques nouvelles d'évaluation et de prévention des risques dont

la meilleure illustration est fournie par les grands ensembles industriels,- usines vendues clés en main,- pour lesquels la France occupe l'une des premières places sur le marché mondial.

Conscients de cette évolution, les assureurs maritimes développent leurs activités connexes à la souscription proprement dite : "Spécialistes du risque", ils tendent à devenir des conseils en sécurité, et, au-delà de la souscription entendue strictement, à mettre à la disposition des industriels et des commerçants, leur expérience quant à l'appréciation des risques. Venant compléter cette activité de conseils, ils semblent disposés à offrir des garanties dépassant le cadre traditionnel de l'assurance pertes et dommages pour couvrir les risques indirects au transport (retard par exemple), sous réserve cependant que le préjudice subi ait été la conséquence d'un risque lui-même couvert et ayant donné lieu au règlement d'une indemnité au titre de la police dommage.

Cette évolution du contrat traditionnel d'assurance des facultés, souhaitée par les industriels, ne laisse pas indifférents les assureurs maritimes, prêts à répondre aux exigences des techniques nouvelles. De la sorte, l'assurance des facultés triomphe des critiques dont elle avait été l'objet. Elle prouve ainsi sa permanence.

*

* *

*

TABLE . DES MATIERES

I N T R O D U C T I O N

7

P R E M I E R E P A R T I E

<u>L'APPARITION DE NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT MARITIME, ET LEUR</u> <u>INFLUENCE SUR LES "FACULTES" (MARITIMES)</u>	28
--	----

C H A P I T R E I

<u>LES PROBLEMES SOULEVES PAR LES TECHNIQUES NOUVELLES</u>	31
--	----

<u>SECTION I</u>	Les Barges	32
<u>§ I</u>	Recherche d'un statut juridique des barges	33
A/	Eléments de recherche	33
1)	Lois	33
2)	Textes administratifs : règlements, etc.	34
B/	Essai de définition	34
1)	Interprétation stricto sensu des textes	36
2)	Interprétation exégétique des textes	38
<u>§ II</u>	L'assurance "Facultés" des transports par barges ...	41
	(Les nouvelles barges ARAB FALCON et ARAB HAWK)	43
§ I -	Risques secondaires	45
A/ -	Les opérations de conditionnement	45
B/ -	Les risques d'incendie	45

§ II - Risques principaux	46
A/ - Les entrées d'eau	46
B/ - Débarquement de la cargaison	46

<u>SECTION II</u>	Les navires rouliers	49
-------------------	----------------------------	----

<u>§ I</u>	Le chargeur est-il victime des avantages du système ?	51
------------	---	----

A/ Les avantages	51
1) La diminution des ruptures de charge	51
2) L'unité de transporteur	52
3) La rapidité des rotations	52
B/ Les servitudes du système	53
1) Le prix de revient	53
2) Rigidité relative des unités de transport	53
3) Inconvénients liés à la rapidité des rotations..	53

<u>§ II</u>	La sécurité à bord et les risques	54
-------------	---	----

A/ Sécurité	54
1) Stabilité	54
2) En matière d'incendie (cas du "MONT-LAURIER")...	54
B/ Risques propres imputables aux "Rouliers"	57
1) Stabilité (cas du "CARNOULES")	57
2) Risques entraînés par l'utilisation de remorques	59

<u>SECTION III</u>	La Conteneurisation	64
--------------------	---------------------------	----

<u>§ I</u>	Le conteneur et la Convention de 1924 (puis Protocole de 1968)	67
------------	--	----

A/ Imprécision de l'article 4 de la Convention de 1924	67
B/ La ratification par la France du Protocole de 1968	71
<u>§ II.</u> L'impact de la conteneurisation sur l'assurance maritime des marchandises	74
A/ Le cadre général de l'assurance maritime des marchandises conteneurisées	76
1) Lieu et moment des vols - dommages	78
2) Le groupage	78
3) Les conteneurs en pontée	79
4) L'entretien	81
5) Les "pleins d'assurance"	81
6) Les "Feeders"	82
B/ Les principales causes de dommages	83
1) L'emballage	84
2) La condensation	84
3) Le vol	85

CHAPITRE II

LES CONSEQUENCES TECHNICO-ECONOMIQUES DES PROBLEMES SOULEVES PAR LES NOUVEAUX MOYENS DE TRANSPORT ET LES CRITIQUES DES PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT A L'EGARD DE LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1924 . 91

<u>SECTION I</u> Les connaissances maritimes sont-ils toujours actuels ?	95
--	----

Sous-section 1 -

	Définition et rôle commercial du connaissance	95
<u>§ I</u>	Approche juridique du connaissance	96
<u>§ II</u>	Rôle commercial du connaissance	98

Sous-section 2 -

	L'évolution du concept de connaissance maritime	102
<u>§ I</u>	L'influence des pratiques commerciales	102
A/	Empirisme ou pragmatisme des usages commerciaux ? ...	102
B/	Les tentatives de réglementation	104
<u>§ II</u>	L'apparition de la notion de "Transports combinés" et le "connaissance assuré"	106
A/	Le connaissance assuré	107
B/	Le transport combiné	109
	1) Définition	110
	2) Simplification de la documentation	111
	3) Négociabilité du connaissance assuré	113

<u>SECTION II</u>	Les objections formulées à l'encontre des usages maritimes commerciaux par les pays en voie de développement, tendent à remettre en question l'équilibre entre les droits et obligations des transporteurs et des propriétaires de marchandises ..	116
-------------------	--	-----

Sous-section 1 -

Les critiques des pays sous-industrialisés ont
d'abord un caractère économique 116

§ I Les chargeurs tributaires des règles établies
par les armateurs 118

A/ Recherche d'un compromis : La Convention de
Bruxelles de 1924 118

B/ Les critiques du système 119

§ II Les griefs à l'encontre des règles de la Convention
de Bruxelles de 1924 (Protocole 1968) 123

A/ La Convention de Bruxelles au service d'une
activité professionnelle : l'ARMEMENT 123

B/ La protection du transporteur ne pénalise-t-elle
pas le coût du transport ? 125

Sous-section 2 -

Les critiques des pays en voie de développement ont
aussi un caractère politique (ou politico-
économique) 130

§ I Les difficultés de création de marchés d'assurances
autonomes dans ces pays 130

§ II Les solutions proposées 131

A/ Le protectionisme 131

B/ La coopération internationale 133

=====

DEUXIEME PARTIE

<u>L'ADAPTATION DES MOYENS JURIDIQUES AUX TECHNIQUES NOUVELLES</u>	140
--	-----

CHAPITRE I

<u>LES TRANSPORTS COMBINES</u>	143
--------------------------------	-----

<u>SECTION I</u>	Le transport combiné du point de vue juridique	151
------------------	--	-----

Sous-section 1 -

Position des problèmes juridiques	152
-----------------------------------	-----

<u>§ I</u>	Recherche d'un document de transport combiné	153
------------	--	-----

A/	Caractère négociable du document	153
----	----------------------------------	-----

B/	La normalisation des documents utilisés en transport combiné	155
----	--	-----

<u>§ II</u>	Vers une Convention des transports combinés	156
-------------	---	-----

<u>§ III</u>	Les carences du droit international	158
--------------	-------------------------------------	-----

A/	Au niveau de la C.I.M.	158
----	------------------------	-----

B/	Au niveau de la C.M.R.	159
----	------------------------	-----

Sous section 2 -

De la Conférence de Tokio au projet T.C.M., tentatives sans lendemain ?	161
--	-----

<u>§ I</u>	Les règles de Tokio	165
A/	Présentation du projet	165
B/	Les amendements	167
<u>§ II</u>	Le projet T.C.M.	171
A/	Les objectifs du projet T.C.M.	172
B/	Les réactions suscitées par le projet T.C.M.	173
	1) Conférence de Genève du 13 novembre 1972	173
	2) Les "règles uniformes" de la C.C.I.	174
<u>Sous-section 3 -</u>		
	Propositions de solution concernant la responsabilité de l' E.T.C.	176
<u>§ I</u>	Le système "réseau" ou la responsabilité uniforme ?	178
A/	Le système "uniforme"	178
B/	Le système "réseau"	182
<u>§ II</u>	La responsabilité pour cause de risque et la responsabilité pour cause de faute de l' E.T.C. ...	184
A/	Avantages et inconvénients de la responsabilité pour cause de risque	185
B/	La responsabilité pour cause de faute	187
<u>§ III</u>	La Commission de transports combinés	189

<u>SECTION 2</u>	Le transport combiné et l'assurance des Facultés ...	191
<u>§ I</u>	La recherche d'un contrat d'assurance	192
<u>§ II</u>	Les incidences du transport combiné sur l'assurance des Facultés	196
A/	Dans le cas du système "réseau"	197
B/	Dans le cas du système "uniforme"	198
<u>§ III</u>	Les pays en voie de développement et l'assurance en matière de transports combinés	202

CHAPITRE II

VERS UN NOUVEAU DROIT EN MATIERE DE CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER : LA CONVENTION DE HAMBOURG (mars 1978)

207

SECTION 1 Présentation des règles énoncées par la Convention .

213

Sous-section 1 -

La portée universelle du texte 213

§ I Originalité du texte par rapport à la Convention
de 1924 et au Protocole de 1968 213

§ II Le caractère statutaire de la nouvelle Convention .. 215

Sous-section 2 -

La répartition des risques 216

§ I Extension du champ d'application de la Convention .. 217

 A/ Ratione loci 217

	<u>Pages</u>
B/ Ratione materiae	218
C/ Ratione temporis	221
D/ Ratione personae	222
<u>§ II</u> La responsabilité du transporteur maritime	224
A/ Un changement substantiel	225
B/ Un compromis délicat	226
<u>SECTION 2</u> Les critiques	228
<u>§ I</u> Les apports de la Convention : Précision et innovation	229
A/ Elargissement du Champ d'application fonctionnel ...	230
B/ Gage de sagesse, le principe de la responsabilité du transporteur maritime fondée sur la faute ou la négligence présumée est maintenu	236
<u>§ II</u> L'ambiguïté créée par l'article 5	238
A/ Le régime de la responsabilité dans les autres conventions en matière de transport international de marchandises	240
B/ Hambourg ou la ruine de "La Fortune de Mer"	250
<u>SECTION 3</u> L'assurance des Facultés après Hambourg	260
<u>§ I</u> Incidences du nouveau régime de responsabilité du transporteur maritime	260
A/ Une menace pour le contrat d'assurance des Facultés ?	260
B/ La permanence de l'assurance des Facultés	264
<u>§ II</u> Incidences du montant des limites de responsabilité	268

CONCLUSION

274

*
* *
*

BIBLIOGRAPHIE

291

ANNEXES :

- I - Convention T.C.M. (Projet)
- II - Règles uniformes pour un document de transport combiné - C.C.I.
- III - Connaissance : F.I.A.T.A. ; COMBIDOC ; CONLINEBILL -
- IV - Convention de Hambourg
- V - Tableau synoptique des dispositions juridiques concernant la réglementation internationale du transport de marchandises par mer - (CNUCED) -
- VI - Tableaux dressés par les U.S.A. - Documents de travail en vue de la Conférence de Hambourg -
- VII - Police française d'assurance maritime sur Facultés

B I B L I O G R A P H I E

B I B L I O G R A P H I E

- TRAITES - MANUELS - OUVRAGES DIVERS :

- o Cours de droit commercial maritime BOULAY-PATY
(RENNES - 1822)
- o Commentaires de la Police française
d'assurance maritime sur facultés P. LUREAU
(Edit. : L.G.D.J. - 1952)
- o Le statut des navires E. du PONTAVICE
(Edit. : Librairies Techniques - 1976)
- o Transports maritimes E. du PONTAVICE
(Edit. : DELMAS - 1970)
- o Traité général de droit maritime R. RODIERE
(Edit. : DALLOZ)
- o Précis de droit maritime R. RODIERE
(Edit. : DALLOZ)
- o Précis de droit des transports terrestres
et aériens R. RODIERE
(Edit. : DALLOZ)
- o Traité théorique et pratique des
assurances maritimes R. de SMET
(Edit. : L.G.D.J. - 1959)
- o Annales de droit maritime et aérien Université de NANTES
Tomes I - II - III
(Edit. : PEDONE)
- o LAMY Transports Services LAMY

- DOCUMENTS DIVERS - REVUES - PUBLICATIONS

ARTICLES -

- . Transports en conteneurs Bulletin des Transports
R. RODIERE n° 1697 - 2 juillet 1975
- . Conteneurs et colis "Fair Play" : 20.01.1977
- . "Container : not a single package Journal of maritime law and
says U.S. Court of Appeal" Commerce : 4 juin 1975
- . Container Transport "Fair Play" : 28.09.1972
R.A. MURPHY pages 53 à 56
- . Les conteneurs et les transports
combinés - D.M.F. 1967 p. 394
K. PINEUS
- . Container transport from the
bankers' point of view Lloyd Anversois du 18.11.1969
- . Contenu juridique du conteneur D.M.F. 1967 p. 602 à 606
SCHADEE
- . L'accord conclu à Rome entre
représentants des chargeurs et des
divers transporteurs prévoit un
système de responsabilité qui
pourrait devenir : "Les règles de
La Haye de l'ère des conteneurs",
déclare le Président de la Chamber
of Shipping du Royaume-Uni J.M.M. 05.02.1970 p. 291
- . Le conteneur et ses problèmes PARIS, S.C., 1967 - 32 pages
HARREL-COURTES
- . Containerization : Comments on
insurance and liability Journal of maritime law and
Mac DOWEL Commerce - April 1972 -
pages 503 to 512

- . Latest development in the law of shipping containers Journal of maritime law and commerce - April 1973 - SEYMOUR-SIMON pages 441 to 454
- . Les chargeurs devant la conteneurisation J.M.M. du 24.02.1977
- . Conteneur : limitation par colis, le conteneur = 1 colis. Décision de la Cour du district Sud de New-York.
"Peter ROSENBRUCH V/American Export ISBRANDTSEN" Southern district Court of New-York "Fair Play" : 20.01.1977
- . L'assurance et la conteneurisation en 1975 J.M.M. du 17 juillet 1975
J. BOISTEL pages 1783 à 1785
- . Marine insurance and its impact on containerisation "Fair Play" = 05 février 1970
pages 47 et 48
- . L'assurance des conteneurs et "unit-loads" Droit Européen des Transports
POOLE (T.F.) Vol.II n° 3- 1967 - p. 370 à 391
- L'assureur face à l'évolution du trafic par conteneur N.P.I. du 25 décembre 1973
J. BOISTEL pages 800 à 804
- . Marine insurers' answer on containers problems discussed at I.U.M.I. Conference "Fair Play"- 03 octobre 1968
pages 26 et 27
- Un faux problème juridique : celui des conteneurs D.M.F. 1968 page 717
R. RODIERE
- Legal implications of the container révolution in international carriage Mac Gill law journal 1968, P.396
D. ANGUS

- . Questions de droit à propos
de la circulation par mer des Rabels ZEITSCHRIFT - 1969
conteneurs - 33 - page 235
A. ARGYLIADIS
- . Carriage of goods by containers .. Israel law review - 1968
R. GOTTSCHALK page 579
- . Container transport and the
Hague rules Journal of business laws
K. GRÜNFORS oct. 1969 - page 298
- . Les conteneurs et les transports
combinés D.M.F. 1967 - page 394
K. PINEUS
- . Containers, problemi giuridici ... Riv. Dir. navig. - 1968 - p. 89
E. SPASIANO
- . Transcontainer et contrat de
transport T.D. 1968 - p. 370 et 425
A. TINAYRE
- . Barge carriers : Some technical,
economic and legal problems The Hague future shape of tech-
VRIES-CORDIA-WIJNOLST nology - publications n° 10- 1972
81 pages.
- . Expanding barge systems increase
insurers' risks (report from
U.S. overage adjusters outlines
areas of increased risk with
rapidly expanding, mid-American
inter-modal barge transportation
systems) "Fair Play" - 17TH July 1975
page 51 -
- . Back to the barge carrier for
U.S. Operators ? "Fair Play" - 02 février 1978
pages 6 et 5
- Le droit et les navires porte-
barges D.M.F. 1970 - page 718
E. du PONTAVICE

- Réflexions sur la définition du
navire dans le droit de la mer.... Actualités du droit de la mer -
Y. Van der MENSBRUGGHE Colloque de Montpellier - 1973
pages 69 et 5
- Special preview of Ro-Ro-1976 Marine week : 25 juin 1976
- Le chargeur victime des avanta-
ges du système Ro-Ro ? Navigation, Ports et industries
J. MORISOT 25 juin 1975, p. 394 et 395
- Short-sea : Why Ro-Ro stays ahead? Cargo systems
Juin 1974 - p. 8 à 11
- The westinform directory of
Ro-Ro vessels 1975/1976 Report n° 307
LONDON - Westinform shipping
- Le régime juridique du trans-
port combiné Journées d'études de l'I.D.I.T.
Rouen 1972
- Proposition sur le transport
combiné Mme CHAO (I.D.I.T. - Rouen)
- Transport combiné Doc. C.C.I. n° 298
- Evolution à l'échelle mondiale des
transports maritimes des ports et (TD/B/C.4/149
du transport multimodal Doc. O.N.U.) et corr. 1
(Rapport du Secrétariat général (TD/B/C.4/169
de la CNUCED 1975 et 1976)
- La réglementation contractuelle
des transports combinés (Recherche Bulletin des transports :
d'un statut international) 26 avril 1975 p. 137 à 180
5 mai 1975 p. 199 à 202
Mme CHAO 12 mai 1975 p. 211 - 212

- . Conférence de Tokyo du C.M.I.
Messieurs POTIER - du PONTAVICE -
Me WAROT J.M.M. 01.05.1969 p. 1003-1005
Melle LEGENDRE D.M.F. 1969 p. 451

- . The combined transport bill of
lading and certificate of "Fair Play" :.17 octobre 1968
insurance p. 21 à 23
MATHEWS et :.28 sept. 1968
P. 30

- . Projet "LOEWE-PINEUS" de Conven-
tion sur le transport interna-
tional combiné de marchandises
(Table ronde de Rome)..... Doc. C.C.I. n° 396/32 du
PINEUS 04.09.1969

- . Petite polémologie sur le dernier
projet de convention internatio-
nale sur le transport internatio-
nal combiné des marchandises D.M.F. 1970 p. 540 - 542
SCHADEE

- . Projet de convention sur le
transport combiné élaboré par
le C.M.I. : "TOKYO Rules" Jurisprudence du port d'Anvers
VAES - BOSMANS 1969 - 3e et 4e livraison -
p. 103 à 115

- . Prospects for a new intermodal
legal regime : a critical look
at the T.C.M. Journal of maritime law and
MASSEY commerce : Vol III - 1972 -
p. 725

- . Le projet O.M.C.I./C.E.E. d'une
Convention sur le transport
international des marchandises Droit européen des transports
(Convention T.C.M.) n° 4 - 1972 p. 622 à 649 et
LOEWE n° 4 - 1972 p. 691 à 701

- . Transports combinés Fer/Mer -
contribution à l'étude de Bulletin des transports
l'article 2 de la C.I.M. 04 avril 1973 - p. 150
R. RODIERE

- . Le régime juridique des trans-
ports combinés des marchandises... D.M.F. 1973 - p. 643 à 649
PEYREFITTE

- . Evolution des travaux interna-
tionaux en vue de la préparation
d'une convention sur le transport
combiné "Transports" - septembre 1973
HOUDAYER pages 408 à 411

- . Règles uniformes pour un document
de transport combiné C.C.I. - Paris 1973 - 31 pages
n° 298

- . Transports combinés : Conférence
C.M.I. Hambourg - 1er/5 avril 1974. D.M.F. 1974 - pages 390 - 391
POTIER

- . Elaboration d'un avant-projet de
Convention sur le transport inter-
national multimodal -
Document CNUCED du 22 nov. 1976 ... TD/B/AC.15/19

- . Opération de transport multimodal
international et P. and I. -
Secrétariat général de la
CNUCED : 11 nov. 1976 TD/B/AC.15/20

- . Combined insurance risks of the
Ro-Ro operation "Fair Play" : 12 août 1976
p. 39

- . The UNCITRAL draft convention on
carriage of goods by sea Journal of maritime law and
J. C. SWEENEY commerce -Vol. 7 n^{os} 1 et 2

- . Commentary on draft convention
on the carriage of goods by sea .. International Chamber of Shipping

- . Documents CNUCED :
 - Observations du Secrétariat
général A/C.N 9/109 (janvier 1976)
 - Observations des
Gouvernements A/C.N 9/110 (février 1976)

- . The division of liability as
between ship and cargo, under
the new rules proposed by
UNCITRAL Lloyd's maritimes and commercial
Lord DIAMOND law quaterly - février 1977

- . Quelques réflexions soulevées au
sein du Groupe de Travail
CNUDCI, au sujet de la révision
des Règles de La Haye "Mélanges offerts au Professeur
PALLUA BRAJKÓWIC - Zagreb 1975

- . Will the UNCITRAL draft on an
international Convention on
carriage of goods by sea, be to
the benefits of the users ?
International Chamber of Commerce :
15 novembre 1976 Doc. n° 121/5

- . Modification de la Convention
de Bruxelles du 25 août 1924,
par le Protocole de Bruxelles
du 23 février 1968 Revue de Droit international et
P. SIMON et Marie Rose HENNEBICQ de Droit comparé - Bruxelles n° 1
1969

- Va-t-on vers une responsabilité nouvelle du transporteur maritime des marchandises ? D.M.F. 1976, p. 131

P. LATRON
- "Documents : C. M. I." 1976 n° IV

1975 n° I

1974 n^{os} II - II - IV
- Chronique mensuelle de l' O.N.U.. Juin 1976

Juin 1975

Mars 1975
- Judicial decisions, pertinent to amendment of the Hague Rules "Fair Play": 9 décembre 1976
- Changes to UNCTAD draft Convention brought about by the Hamburg Rules "Fair Play" : 29.06.1978

06.07.1978

13.07.1978

20.07.1978

27.07.1978
- La responsabilité du transporteur maritime suivant les règles de Hambourg - 1978 D.M.F. Août 1978, p. 451

R. RODIERE
- Une nouvelle Convention sur le transport par mer : Les Règles de Hambourg 1978 Bulletin des Transports 1978

R. RODIERE n° 1829 p. 294 à 297

et 1830 p. 310 à 312
- Les connaissances Secrétariat de la CNUCED Doc. N° TD/8/C.4/ISL/6/REV. 1

- o "Vers un nouveau "HARTER ACT"
Réflexions sur les tendances de
révision des Règles de La Haye".. D.M.F. PARIS n° 282 - Juin 1972
W. MÜLLER (Bâle)
- o "Marine Insurance and the
Hague Rules : Facts and
figures" "The Review" - London
H. de la MOTTE (Munich) octobre 1972
- o Rapport du Congrès du C.M.I. ... Aix 1976
- o Le rôle essentiel de l'assurance
maritime sur marchandises dans
le commerce international "Documents"- C.M.I. 1975 n° III
- o Rétrospectives d'actualité D.M.F. 1975 - Janvier
P. CHAUVEAU D.M.F. 1977 - Janvier
D.M.F. 1977 - février
- o Conférence on limitation of
liability for maritime claims ... Bulletin BIMCO n° VI - 1976
B.I.M.C.O.
- o Assistance technique et finan-
cière dans le domaine des trans-
ports maritimes et des ports Doc. n° T.D./B./C.4/164
Etude du Secrétariat de la
C.N.U.C.E.D.
- o Promotion des transports
maritimes Doc. n° T.D./B./C.4/159
Secrétariat de la C.N.U.C.E.D.

- . Assurance et responsabilité en
matière de transport Paris - 1926 - L.G.D.J.
A. LONIEWSKI 117 Pages

- . Assurance maritime et vente
C.I.F. "L'Informateur" - 1952
F. DORMAT

- . Assessing atomic risks - How far
does nuclear cover go ? "Fair Play" - 15 août 1974
pages 45 à 47

- . Conférence sur les risques atomiques
en matière d'assurance à l'Académie
de Marine J.M.M. - 28 avril 1966
P. GASTON-BRETON page 923

- . Assurance maritime et propulsion
atomique des navires J.M.M. - 1959 - page 140
J. LUCHAIRE

- . Traité des avaries particulières
sur marchandises dans leurs rapports
avec le contrat d'assurance
maritime RENARD - Librairie du Commerce
J. DELABORDE - Paris 1838 - 407 pages
2ème édition.

- . Du contrat de transport maritime
en droit romain. De la nature du
contrat d'assurance maritime, et
spécialement, des choses qui
peuvent ou qui ne peuvent pas être
assurées - Loi du 12 août 1885 ... Imprimerie des Ecoles - 282 pages
R. YSNEL - Thèse - Paris 1886

- . A propos des cargaisons à bord des
navires détenus dans le Canal de
Suez J.M.M. 1967 (23 novembre), p. 2619
VALIN

- . Suez et l'assurance maritime..... J.M.M. 22 juin 1967 - p. 1393
VALIN 6 juil.1967 - p. 1516

- . Conditions générales d'assurance
maritime allemande - A.D.S.S. 86
Insuffisance d'emballage des
marchandises en conteneur D.M.F. 1973 - page 140
H.J. BORST

- . Responsabilité et Police d'assu-
rance cargaison dans le cadre
des opérations de transport
multimodal 14 janvier 1976 -
Document CNUCED N° TD/B/AC - 15/14

- . Théorie pure du Droit Edit. DALLOZ - 1962
Hans Kelsen

- . Assurances maritimes Librairies Techniques - Extrait
P. CHAUVEAU du jurisclasseur commercial

- . "Relationship of carriers liabi-
lity and cargo insurance - Are
changes necessary ? "The review"- London n° 102
R. Th. SARASIN (Bale) 4344 - nov. 1971
"Lloyd's list" - London -
29 novembre 1971

- . Responsabilité du transporteur
et assurance sur facultés. Des
modifications s'imposent-elles ?.. "L'assurance française"- Paris
R. Th. SARASIN (Bale) n° 289 - novembre 1971

- . "Cargo insurers dismayed by State
Department plans on T.C.M." "Journal of Commerce"- New-York
R.A. MURPHY (New-York) 9 décembre 1971

- . "Cargo insurance and carriers'
liability" "Il Sole 24 ore"
A. TORRE (Gênes) Milan - 12 juillet 1972

INDEX ALPHABETIQUE

- . Les chiffres renvoient aux pages
- . Le signe * renvoie au développement principal.

ACADIA FOREST : 32,40

ALEA : 17

ARAB FALCON : 32,43

ARAB HAWK : 32,43

ASSURANCE MARITIME :

- activité d'accompagnement : 8
- historique : 9 et s.
- prime : 12, 17, 18

ASSURANCE par forme de GAGEURE : 15,16

AVARIE COMMUNE : 10

BALDASSERONI : 16

BATEAU : 34

BARGES : 32*

- assurance des marchandises transportées par barges : 41 et s.
- barges - accessoires du navire : 38
- barges simples colis : 36
- statut juridique : 33 et s.

BLACKSTONE : 16

CARDINAL DE LUCA : 15

CARNOULES : 58

CAS EXCEPTES : 225

C.I.M. : 35, 52, 148, 149, 157, 158, 176, 177, 187, 244

CLEIRAC : 14

C.M.R. : 35, 52, 148, 149, 157, 159, 176, 177, 187, 247

CNUDCI : 22, 25

COMITE MARITIME INTERNATIONAL : 19 et s.

COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT : 22

CONNAISSEMENT : 37, 92, 95*, 99, 100, 103, 147, 155 :

- connaissance assuré : 107
- connaissance direct : 22, 40, 42
- négociabilité : 113
- réglementation : 104
- rôle commercial : 98
- usages commerciaux : 102

CONSULAT DE LA MER : 13

CONTENEURS : 29, 64* :

- assurance des facultés : 74 et s.
- Convention de 1924: 67
- Protocole de 1968 : 71

CONTRAT DE TRANSPORT : 19, 39

CONTRAT DE VENTE : 19

CONVENTION DE HAMBOURG : 207* et s.

- assurance des facultés : 260 et s.
une menace 260 ; permanence : 264
- caractère statutaire des Règles : 215
- champ d'application : 217 et s., 230
- originalité du texte : 213
- responsabilité du transporteur maritime : 224 et s.,
236, 238 et s.

CONVENTION DE VARSOVIE : 35, 227, 244

CREDIT DOCUMENTAIRE : 92, 99, 100

DUMOULIN : 17, 18

EMERIGON : 14, 15, 17

ENGINS de servitude FLOTTANTS : 34

FAUTE NAUTIQUE : 224

FORTUNE DE MER : 250 et s.

GUELFES et GIBELINS : 12

GUIDON de la MER : 13, 14

GROTIUS : 14

GROUPE des 77 : 8, 30, 90, 93, 115, 116, 253

HIMALAYA : 208

JUIFS : 12

LASH BARGE : 40

LOCCENIUS : 14, 15

MONT LAURIER : 55

MUNCASTER CASTLE : 208

NAUTICUM FOENUS : 11, 12

NAVIRES : 34

NAVIRES ROULIERS : 29, -49*

- assurance des marchandises transportées par navires
routiers : 54 et s. ; stabilité : 54, 57 ; incendie : 54 ;
assainissement des risques : 61 ; nouveaux risques : 62 ;

- coût du transport : 53
- rapidité : 52
- réception des documents : 53
- rigidité des unités de transport : 53
- rupture de charge : 51
- unité de transporteur : 51

O.M.C.I. : 23

ORDONNANCE DE BARCELONE DE 1435 : 12

ORDONNANCE DE LA MARINE DE 1681 : 14, 16

PALETTISATION : 29

PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT : 130

- coopération : 133
- création de marchés locaux d'assurance : 130
- protectionisme : 131

PHILIPPE AUGUSTE : 12

PHILIPPE-LE-LONG : 12

PORTE-BARGES : 29 (voir : BARGES)

POUSSAGE : 39

PRET A LA GROSSE AVENTURE : 11

REGLEMENT D'AMSTERDAM : 16

ROCCUS : 14

ROULIERS : voir NAVIRES ROULIERS

SANTERNA : 15

STRACHA: 14, 16

STYPMANNUS : 14

TARGA : 15

TRANSPORTS COMBINES : 21, 109 et s., 143* et s.

- assurance facultés et transport combiné : 191
- commission de transport combiné : 189
- conférence de TOKIO : 161 et s.
- document de transport combiné : 153
- négociabilité du document de transport combiné : 153
- normalisation des documents de transport combiné : 155 et s.
- projet T.C.M. : 171 et s.
- règles uniformes de la C.C.I. : 174
- responsabilité de l'E.T.C. : 176
- responsabilité uniforme : 178
- responsabilité pour cause de risque : 184
- responsabilité pour cause de faute : 187
- système réseau : 182

VALIN : 14, 18

PROJET DE CONVENTION
SUR LE TRANSPORT COMBINE
INTERNATIONAL DE MARCHANDISES
(CONVENTION T.C.M.)

Projet de Convention sur le Transport Combiné International de Marchandises (Convention TCM)

Article premier

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tout contrat conclu aux fins d'exécution de transport combiné dont un document de transport combiné, tel que défini au paragraphe 2 du présent article, constitue la preuve. A défaut d'émission d'un tel document, la Convention ne s'applique pas.

2. Dans la présente Convention, le « Document de transport combiné » (Document CT) signifie un document portant l'en-tête soit « Document négociable de transport combiné régi par la Convention TCM », soit « Document non négociable de transport combiné régi par la Convention TCM » et constituant la preuve d'un contrat de transport de marchandises, par au moins deux modes de transport différents, tels que transport par mer, par voie d'eau intérieure, par air, par rail ou par route, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats.

Sont assimilées au document visé aux paragraphes précédents les données enregistrées dans un ordinateur ou par toutes autres méthodes de traitement électronique ou automatique des données.

Les opérations de ramassage, de livraison et de transbordement qui sont accomplies en exécution d'un contrat de transport aérien et qui sont accessoires à un tel transport ne constituent pas un mode de transport différent aux fins du présent paragraphe.

3. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tout « Document CT » et au contrat dont il constitue la preuve, quelque soit le lieu d'émission, le lieu de prise en charge des marchandises, le lieu prévu pour leur livraison, la nationalité de l'entrepreneur de transport combiné, de l'expéditeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée ou la nationalité ou le lieu d'immatriculation du moyen de transport.

4. Dans la présente Convention :

- a) « Convention TCM » signifie la présente Convention ;
- b) « Entrepreneur de transport combiné » (ETC) signifie une personne émettant un Document CT ;
- c) « Personne » comprend également toute société, association ou autre personne morale ;
- d) « Franc » signifie une unité consistant en 10/31 de gramme d'or, au titre de 900 millième de fin.

Article 2

1. En émettant un Document CT, l'ETC
 - a) s'engage à exécuter ou à faire exécuter en son nom le transport des marchandises du lieu de leur prise en charge au lieu convenu pour la livraison dans le Document CT y compris tous les services liés à l'exécution de ce transport depuis le moment où il prend les marchandises en charge jusqu'au moment de leur livraison ;
 - b) assume la responsabilité prévue dans la présente Convention pour un tel transport et pour les services liés à son exécution et
 - c) s'engage à prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la livraison à la personne désignée dans le Document CT ou au porteur de ce document, dûment endossé le cas échéant.
2. Pour l'application de la présente Convention et aux conditions de celle-ci, l'ETC sera responsable des actes et omissions de toute personne aux services de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat dont le Document CT constitue la preuve.

Article 3

1. Un document CT peut contenir toutes mentions convenues entre les parties.
2. Si le document CT contient des mentions relatives à la désignation, aux marques, au nombre, à la quantité ou au poids des marchandises et si l'ETC a une raison sérieuse de soupçonner que ces mentions ne représentent pas exactement les marchandises effectivement reçues par lui ou s'il n'a pas eu les moyens raisonnables de les vérifier, il sera autorisé à porter des réserves à ce sujet dans le Document CT.
3. L'émission du Document CT ne fait pas obstacle à l'émission le

cas échéant d'autres documents relatifs au transport ou aux services qui font partie du transport combiné, conformément aux conventions internationales ou lois nationales applicables.

Article 4

L'expéditeur sera considéré avoir garanti à l'ETC, au moment où celui-ci a pris les marchandises en charge, l'exactitude de la désignation, des marques, du nombre, de la quantité ou du poids des marchandises tels qu'ils sont fournis par lui, et l'expéditeur indemniserà l'ETC de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes ou d'insuffisance sur ces points. Le droit de l'ETC à pareille indemnité ne limiterà d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du Document CT vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

Article 5

1. Le Document CT vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément aux dispositions de l'article 3.
2. Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le Document CT est négociable et a été transféré à un tiers porteur de bonne foi.

Article 6

1. Lorsqu'il est émis un Document CT négociable :
 - a) il est à ordre ou au porteur ;
 - b) s'il est à ordre, il est transmissible par endossement ;
 - c) il doit indiquer le nombre d'originaux émis ;
 - d) chaque copie doit porter la mention « Copie non négociable » ;
 - e) la livraison des marchandises ne peut être demandée qu'à l'ETC ou à son représentant et contre remise du Document CT.
2. S'il a été émis plusieurs originaux négociables du Document CT et si l'ETC ou son représentant a de bonne foi délivré les marchandises contre remise d'un de ces originaux, l'ETC est libéré de son obligation de livraison des marchandises.

Article 7

1. Si l'expéditeur remet à l'ETC des marchandises dangereuses, il doit avant la prise en charge de celles-ci par l'ETC, signaler à celui-ci la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre. Si cette information n'a pas été consignée sur le Document CT, il appartient à l'ayant droit aux marchandises de faire la preuve par tous autres moyens; que l'ETC a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

2. Si l'expéditeur n'a pas satisfait aux dispositions du paragraphe précédent et si l'ETC ignorait le caractère dangereux des marchandises ou les précautions à prendre, celles-ci peuvent, au cas où elles seraient considérées comme une menace pour des vies humaines ou pour des biens, à tout moment et en tout lieu, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, compte tenu des circonstances, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de toutes pertes, avaries, retard ou frais résultant de la prise en charge de ces marchandises, de leur transport ou de tout service connexe.

Article 8

A moins qu'un avis des pertes ou avaries aux marchandises indiquant la nature générale de ces pertes ou avaries ne soit adressé par écrit à l'ETC ou aux personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article 2, au lieu de la livraison et avant ou au moment de l'enlèvement de celles-ci et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à leur livraison en vertu du Document CT, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, la présomption de ce que les marchandises ont été livrées par l'ETC telles qu'elles sont décrites au Document CT. Si les pertes ou avaries ne sont pas apparentes, l'avis doit être adressé dans les sept jours de la livraison.

*Article 9 *)*

1. L'ETC est responsable des pertes ou avaries causées aux marchandises entre le moment où il les prend en charge et celui de leur livraison.

*) Des variantes aux articles 9 à 12 figurent comme articles 9 A, 9 A bis, 10 A et 12 A.

2. Toutefois, l'ETC sera exonéré de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte ou provient :

- a) de la faute ou de la négligence de l'expéditeur ou du destinataire ;
- b) de l'exécution des instructions données à l'ETC par la personne ayant le droit de les donner ;
- c) de l'absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées, sauf si l'emballage a été effectué par l'ETC ;
- d) de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement de la marchandise par l'expéditeur, le destinataire ou par toute personne agissant pour le compte de ces derniers ;
- e) du vice propre des marchandises ;
- f) de l'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros apposés sur les marchandises, emballages ou unités de charge, sauf si l'application des marques ou des numéros incombe à l'ETC ;
- g) des conséquences de grèves, lock-outs, arrêts, ou entraves apportés au travail, que l'ETC ne pouvait empêcher par l'exercice d'une diligence raisonnable ;
- h) d'un accident nucléaire, si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicable réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire ;
- i) de tout événement dont l'ETC ne pouvait éviter la survenance ni empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable.

3. La preuve que la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus au paragraphe 2 du présent article incombe à l'ETC.

4. Lorsque l'ETC établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des faits prévus aux lettres c) à f) du paragraphe 2 du présent article, il y a présomption qu'il en résulte. Toutefois, le réclamant peut faire la preuve que l'avarie ou le dommage n'a pas eu l'un ou plusieurs de ces faits pour cause totale ou partielle.

Article 7

1. Si l'expéditeur remet à l'ETC des marchandises dangereuses, il doit avant la prise en charge de celles-ci par l'ETC, signaler à celui-ci la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indiquer éventuellement les précautions à prendre. Si cette information n'a pas été consignée sur le Document CT, il appartient à l'ayant droit aux marchandises de faire la preuve par tous autres moyens, que l'ETC a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

2. Si l'expéditeur n'a pas satisfait aux dispositions du paragraphe précédent et si l'ETC ignorait le caractère dangereux des marchandises ou les précautions à prendre, celles-ci peuvent, au cas où elles seraient considérées comme une menace pour des vies humaines ou pour des biens, à tout moment et en tout lieu, être déchargées, détruites ou rendues inoffensives, compte tenu des circonstances, et ce sans aucune indemnité ; l'expéditeur est en outre responsable de toutes pertes, avaries, retard ou frais résultant de la prise en charge de ces marchandises, de leur transport ou de tout service connexe.

Article 8

A moins qu'un avis des pertes ou avaries aux marchandises indiquant la nature générale de ces pertes ou avaries ne soit adressé par écrit à l'ETC ou aux personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article 2, au lieu de la livraison et avant ou au moment de l'enlèvement de celles-ci et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à leur livraison en vertu du Document CT, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, la présomption de ce que les marchandises ont été livrées par l'ETC telles qu'elles sont décrites au Document CT. Si les pertes ou avaries ne sont pas apparentes, l'avis doit être adressé dans les sept jours de la livraison.

*Article 9 *)*

1. L'ETC est responsable des pertes ou avaries causées aux marchandises entre le moment où il les prend en charge et celui de leur livraison.

*) Des variantes aux articles 9 à 12 figurent comme articles 9 A, 9 A bis, 10 A et 12 A.

2. Toutefois, l'ETC sera exonéré de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte ou provient :

- a) de la faute ou de la négligence de l'expéditeur ou du destinataire ;
- b) de l'exécution des instructions données à l'ETC par la personne ayant le droit de les donner ;
- c) de l'absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées, sauf si l'emballage a été effectué par l'ETC ;
- d) de la manutention, du chargement, de l'arrimage ou du déchargement de la marchandise par l'expéditeur, le destinataire ou par toute personne agissant pour le compte de ces derniers ;
- e) du vice propre des marchandises ;
- f) de l'insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros apposés sur les marchandises, emballages ou unités de charge, sauf si l'application des marques ou des numéros incombe à l'ETC ;
- g) des conséquences de grèves, lock-outs, arrêts, ou entraves apportés au travail, que l'ETC ne pouvait empêcher par l'exercice d'une diligence raisonnable ;
- h) d'un accident nucléaire, si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicable réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire ;
- i) de tout événement dont l'ETC ne pouvait éviter la survenance ni empêcher les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable.

3. La preuve que la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits prévus au paragraphe 2 du présent article incombe à l'ETC.

4. Lorsque l'ETC établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des faits prévus aux lettres c) à f) du paragraphe 2 du présent article, il y a présomption qu'il en résulte. Toutefois, le réclamant peut faire la preuve que l'avarie ou le dommage n'a pas eu l'un ou plusieurs de ces faits pour cause totale ou partielle.

Article 10

1. Quand une indemnité pour perte ou avarie aux marchandises est mise à la charge de l'ETC, cette indemnité est calculée d'après la valeur des marchandises au lieu et au jour de la livraison au destinataire ou bien au lieu ou au jour où, conformément au contrat de transport combiné, elles auraient dû être livrées.
2. La valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et l'autre, d'après la valeur usuelle de marchandises de mêmes nature et qualité.
3. Toutefois, l'indemnité n'excédera pas ... francs par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées. Le poids brut minimum de ces marchandises sera réputé être ... kilos.
4. Une indemnité plus élevée peut seulement être réclamée quand l'expéditeur a déclaré dans le Document CT une valeur des marchandises supérieure à la limite prévue au présent article et pour autant que cette valeur ait été acceptée par l'ETC. Dans ce cas, le montant de la valeur déclarée sera substitué à cette limite.

Article 11

1. Il y a retard à la livraison lorsque l'ETC n'a pas mis les marchandises à la disposition du destinataire dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective de l'ensemble du transport combiné a dépassé, compte tenu des circonstances de fait, le temps qu'il est raisonnable d'allouer, pour l'accomplissement diligent du transport combiné entier.
2. En cas de retard, si le réclamant prouve qu'un préjudice, autre qu'une perte ou une avarie aux marchandises, en est résulté, l'ETC est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut dépasser ...
3. Lorsqu'un délai a été convenu et que les marchandises n'ont pas été livrées dans ce délai, l'ETC est exonéré de l'obligation de payer l'indemnité prévue au paragraphe 2 du présent article, dans la mesure où le retard résulte d'un fait ou événement visé au paragraphe 2 de l'article 9 s'il l'établit dans les conditions prévues au paragraphe 3 dudit article.

4. Si les marchandises ne sont pas mises à la disposition du destinataire dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai défini au paragraphe premier, le réclamant aura le droit de les considérer comme perdues.

Article 12

1. Lorsque la preuve peut être apportée que la perte, l'avarie ou le retard s'est produit au cours d'un seul trajet déterminé, la responsabilité de l'ETC est régie :

- a) par les dispositions de toute Convention internationale ou loi nationale
 - i) auxquelles il ne peut être dérogé au détriment du réclamant et
 - ii) qui eussent été applicables si le réclamant avait, pour le trajet au cours duquel la perte, le dommage ou le retard s'est produit, conclu directement avec l'ETC un contrat distinct et reçu à titre de preuve un document distinct dont l'émission eût été nécessaire afin de rendre applicable une telle Convention internationale ou loi nationale ; ou
- b) par les dispositions de toute Convention internationale relative au transport de marchandises par le mode de transport utilisé au moment où la perte, l'avarie ou le retard s'est produit, à condition :
 - i) qu'aucune autre convention internationale ou loi nationale ne soit applicable en vertu des dispositions du a) du présent paragraphe, et
 - ii) qu'il soit expressément prévu dans le Document CT que toutes les dispositions d'une telle Convention régissent le transport de marchandises par le mode de transport visé ; en cas de transport par mer, ces dispositions s'appliquent à toutes les marchandises chargées en pontée ou sous le pont ; ou
- c) par les dispositions contenues dans tout contrat de transport par navigation intérieure conclu entre l'ETC et un sous-contractant, à condition :
 - i) qu'aucune Convention internationale ni loi nationale ne soit applicable suivant les dispositions du a) du présent paragraphe, ni qu'elle soit applicable ou puisse avoir été rendue applicable

- par une disposition expresse du contrat, conformément au b) du présent article, et
- ii) que ces dispositions du contrat aient été expressément stipulées dans le Document CT ; ou
- d) par les dispositions des articles 9, 10 et 11 au cas où les dispositions des alinéas a), b) et c) ci-dessus ne sont pas applicables.
2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2 de l'article 2, lorsqu'aux termes des dispositions du paragraphe précédent la responsabilité de l'ETC est régie par les dispositions de toute convention internationale ou loi nationale, cette responsabilité est réglée comme si l'ETC était le transporteur mentionné dans cette convention ou loi nationale.
3. Toutefois, l'ETC n'est pas exonéré de sa responsabilité lorsque la perte, l'avarie ou le retard résulte, en tout ou en partie, d'un acte ou d'une omission commis par l'ETC lui-même ou ses préposés dans l'exercice de ses fonctions d'ETC et non dans celles de transporteur.

*Article 9A *)*

1. L'ETC est responsables des pertes ou dommages causés aux marchandises entre le moment où il les prend en charge et celui de leur livraison.
2. L'ETC est responsable des dommages causés par un retard à la livraison des marchandises. Il y a retard à la livraison lorsque l'ETC n'a pas mis les marchandises à la disposition du destinataire dans le délai convenu ou s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective de l'ensemble du transport combiné a dépassé, compte tenu des circonstances de fait, le temps qu'il est raisonnable d'allouer pour l'accomplissement diligent du transport combiné entier.
3. L'ETC n'est toutefois pas responsable s'il prouve que la perte, le dommage ou le retard est dû à des circonstances qu'il ne pouvait éviter et dont il ne pouvait empêcher les conséquences.

*) Les Articles 9A, 9ABis, 10A et 12A constituent des variantes aux articles 9 à 12.

Article 9A bis

L'ETC n'est en tout cas pas responsable s'il prouve que la perte, le dommage ou le retard résulte :

- a) d'une action ou du manque à agir de l'expéditeur ou du destinataire, de l'insuffisance de l'emballage ou des marques, ou de la défectuosité, de la mauvaise qualité ou du vice propre des marchandises ;
- b) *) d'une action, d'une négligence ou d'une faute au cours de la navigation du navire pendant le transport maritime ;
- c) *) d'un incendie qui s'est produit pendant le transport maritime, à moins que cet incendie ne soit dû à la faute personnelle effective de l'ETC ou du transporteur maritime ou au manque de la diligence nécessaire pour rendre le navire apte à la mer, pour l'armer et l'approvisionner de manière appropriée ou pour le préparer à recevoir, transporter et conserver les marchandises en toute sécurité ;
- d) d'un accident nucléaire si, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 10 A

(Identique à l'article 10)

Article 12 A

1. En cas de retard, si le réclamant prouve qu'un préjudice, autre qu'une perte ou un dommage aux marchandises, en est résulté, l'ETC est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut dépasser ...
2. Si les marchandises ne sont pas mises à la disposition du destinataire dans les soixante jours qui suivent l'expiration du délai défini au paragraphe premier, le réclamant aura le droit de les considérer comme perdues.

*) Une clause finale devrait prévoir la révision des alinéas b) et c) au cas où les Règles de La Haye seraient révisées.

Article 13

1. Les exonérations et les limitations de responsabilité prévues à la présente Convention sont applicables à toute action intentée contre l'ETC en réparation des pertes ou avaries à des marchandises ou pour retard, que cette action soit fondée sur une responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.
2. L'ETC n'a pas le droit de bénéficier des limitations prévues au paragraphe 3 de l'article 10 et au paragraphe 2 de l'article 11 s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission commis par l'ETC, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 14

1. Sauf disposition expresse contraire, aucune disposition de la présente Convention ne saurait porter atteinte au droit qu'un expéditeur ou toute autre personne, en vertu de la législation nationale ou convention internationale applicable, ayant titre de propriété ou un intérêt dans les marchandises peut avoir d'intenter une action contre toutes personnes aux services desquelles il est fait appel entre le moment où les marchandises sont prises en charge et le moment où elles sont livrées dans les conditions prévues par le contrat de transport combiné.
2. Si une action en réparation des pertes ou avaries à des marchandises ou pour retard est intentée contre une des personnes mentionnées au paragraphe 2 de l'article 2, cette personne pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que l'ETC a le droit d'invoquer en vertu de la présente Convention.
3. Toutefois, s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard résulte d'un acte ou d'une omission de cette personne commis soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, cette personne ne pourra se prévaloir des limitations prévues au paragraphe 3 de l'article 10 et au paragraphe 2 de l'article 11.
4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 10, du paragraphe 2 de l'article 13 et du paragraphe 2 du présent article, la totalité des montants mis à la charge de l'ETC et des personnes men-

tionnées au paragraphe 2 de l'article 2 ne dépassera pas les limites prévues à la présente Convention.

Article 15

1. L'ETC sera déchargé de toute responsabilité aux termes de la présente Convention, à moins qu'une action ne soit intentée dans les neuf mois de la livraison des marchandises. Dans le cas de perte totale des marchandises, ce délai commence à courir le jour où, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 11, le réclamant aura le droit de les considérer comme perdues.
2. Le délai indiqué au paragraphe premier du présent article peut être prolongé par un accord conclu entre les parties, postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action.
3. Si les dispositions d'une Convention internationale applicable ne s'y opposent pas, les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration des délais prévus par les règles qui régissent ces actions, si elles sont intentées dans les trois mois du jour où les personnes qui les exercent ont elles-mêmes été assignées.

Article 16

1. Les stipulations qui dérogeraient directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention seront nulles et non avenues. La nullité d'une telle stipulation n'affectera pas la validité d'autres dispositions de l'accord dont elle fait partie.
2. En particulier sera nulle et non avenue toute clause cédant à l'ETC le bénéfice de l'assurance de la marchandise.
3. Nonobstant les dispositions du paragraphe premier du présent article, l'ETC aura le droit d'étendre sa responsabilité et ses obligations telles que prévues à la présente Convention.

Article 17

La présente Convention ne préjuge pas les questions afférentes au droit de tout Etat contractant de réglementer les activités des ETC sur son territoire.

REGLES UNIFORMES
POUR UN DOCUMENT DE TRANSPORT COMBINE
(élaborées par la C.C.I.)

Règles uniformes
pour un document
de
**transport
combiné**

document de transport combiné

Introduction

Le mode de transport unique

Le transport de marchandises de type classique qui ne fait appel qu'à un seul mode de transport, a provoqué la création d'un document de transport propre à chaque mode de transport. Ce type de document ne s'applique qu'au seul mode de transport concerné. Il est émis au commencement de ce transport par l'exécutant réel dont il règle la responsabilité pour perte ou avarie à la marchandise survenue pendant la période de prise en charge, en se référant à la Convention internationale ou à la loi nationale applicable à ce mode de transport.

Ces documents émis pour un seul mode de transport fournissent les informations nécessaires aux mouvements des marchandises et répondent également aux besoins des milieux commerciaux et financiers en servant de reçu de la marchandise, de contrat de transport, et enfin, de titre représentatif de la marchandise lorsqu'ils sont émis sous une forme négociable.

Les entrepreneurs de transport combiné

Au cours des dix dernières années, on a assisté au développement des mouvements directs de marchandises, souvent sous la forme d'« unité de charge », depuis le point de départ jusqu'au point de destination finale, plusieurs modes de transport successifs étant utilisés.

Un tel « Transport Combiné » (que l'on appelle « transport inter-modal » aux Etats-Unis, et « transport multi-modal » dans d'autres parties du monde), suppose soit l'émission d'un document de transport par mode de transport utilisé, ce qui est sans intérêt pratique du point de vue du commerce international, soit l'émission d'un nouveau document de transport, couvrant à lui seul l'ensemble du transport.

Ce nouveau document de transport, le « document TC » (document de transport combiné), doit nécessairement être émis par l'exécutant

effectif de la totalité — ou au moins d'une partie — du transport, ou par celui qui peut n'être que l'organisateur de tout ou partie du transport exécuté par d'autres.

Mais, qu'il soit l'exécutant ou l'organisateur du transport, l'émetteur du document TC (l'ETC — entrepreneur de transport combiné), répond à titre principal de ses actes devant le chargeur. Il est de la même façon responsable de la bonne exécution du transport et de toute perte ou avarie survenue à un stade quelconque du transport combiné.

Règles uniformes pour des documents TC

L'absence d'une Convention internationale spécifiquement applicable au transport combiné, l'application de conventions propres à chaque mode de transport et le souci d'éviter que la multiplication de documents différents ne nuisent aux transactions commerciales, ont amené la CCI à élaborer un projet de règles minimales uniformes applicables à un document TC susceptible de recevoir un accueil favorable des milieux intéressés. L'effet juridique de ces règles résulte de leur incorporation dans un contrat de transport combiné, dont le document TC constitue la preuve.

Application des Règles

Les Règles de la CCI sont applicables du fait de l'émission du document TC et l'ETC assume l'entière responsabilité de l'exécution du transport combiné et répond de tous les torts causés aux marchandises au cours du transport.

Toutefois, du fait que l'application des Règles résulte d'un accord entre les parties,

- a. la responsabilité pour **perte ou avarie** doit être déterminée.

Il conformément au droit applicable à chaque mode de transport lorsque la phase de transport

Dispositions générales

au cours de laquelle s'est produite la perte ou l'avarie est connue ou (cf. Règle 13) ;

ii conformément aux Règles de la CCI lorsque la perte ou l'avarie ne peut être rattachée à une phase déterminée du transport (cf. Règles 11 et 12) ;

- b. la responsabilité pour **retard** doit être déterminée **dans tous les cas** conformément au droit applicable à chaque mode de transport dans le cas du retard, quand un tel droit existe, et s'applique à la phase du transport où le retard est survenu (cf. Règle 14).

Cependant, les Règles n'interdisent pas à l'ETC d'assumer volontairement une plus grande responsabilité ou de plus grandes obligations que celles qui ont été définies ci-dessus.

Adaptation aux tendances actuelles

Les Règles s'adaptant à la tendance croissante à remplacer les titres négociables sans la présentation desquels les marchandises ne peuvent être délivrées à destination, par des documents non-négociables qui autorisent le destinataire dont le nom figure sur un tel document, à prendre livraison sans avoir à présenter de justificatif, prévoient la possibilité d'émettre un document TC sous la forme négociable ou non négociable.

Les Règles n'édicte pas et n'ont pas à édicte des mesures réglementant la situation commerciale et financière de l'ETC ; c'est là un sujet qui dépend de la volonté des milieux commerciaux de considérer — ou de ne pas considérer — que le document TC émis par un ETC déterminé est un document valable.

Sous leur forme révisée, les Règles constituent par ailleurs, une contribution importante au travail de simplification des pratiques du commerce international et doivent améliorer les conditions de crédit.

Règle 1

- a. Les présentes Règles s'appliquent à tout contrat conclu en vue d'exécuter ou de faire exécuter un transport combiné de marchandises et dont un document de transport combiné tel que défini ci-dessous constitue la preuve.

Les présentes Règles resteront applicables même si les marchandises sont transportées par un seul mode de transport, contrairement à l'intention première des parties d'entreprendre un transport combiné de marchandises tel que défini ci-dessous.

- b. L'émission d'un tel document de transport combiné confère et impose à toutes les parties ayant ou acquérant un intérêt dans l'opération des droits, les obligations et les moyens de défense qu'indiquent ces Règles.
- c. Sauf dans le cas où elle augmenterait la responsabilité ou les obligations de l'entrepreneur de transport combiné, toute clause ou partie de clause d'un contrat de transport combiné ou du document de transport combiné constituant la preuve de ce contrat, qui dérogerait directement ou indirectement aux présentes Règles, sera nulle et non avenue, dans la mesure de l'incompatibilité d'une telle clause ou partie de clause et des présentes Règles. La nullité d'une telle clause ou partie de clause n'affectera pas la validité d'autres dispositions du contrat de transport combiné ou du document de transport combiné dont elle fait partie.

Définitions

Règle 2

Au sens des présentes Règles :

- a. **Transport combiné** signifie le transport de marchandises par au moins deux modes de transport différents, à partir d'un lieu situé dans un certain pays où les marchandises sont prises en charge jusqu'à un lieu prévu pour la livraison situé dans un pays différent.
- b. **Entrepreneur de transport combiné (ETC)** signifie une personne, physique ou morale, émettant un document TC.
Quand une loi nationale ne reconnaît le droit d'émettre un document de transport combiné qu'à une personne titulaire d'une autorisation ou d'une licence, le terme « entrepreneur de transport combiné » ne peut que désigner une personne bénéficiant de pareille autorisation ou de licence.
- c. **Document de transport combiné (Document TC)** signifie un document qui constitue la preuve du contrat conclu en vue d'exécuter et/ou de faire exécuter un transport combiné de marchandises, et qui porte l'en-tête soit « Document négociable de transport combiné émis conformément aux Règles uniformes pour un document de transport combiné (Publication N° 298 de la CCI) », soit « Document non négociable de transport combiné émis conformément aux Règles uniformes pour un document de transport combiné (Publication N° 298 de la CCI) ».
- d. **Modes de transport différents** signifie le transport de marchandises, par au moins deux modes de transport tels que les transports par mer, par voie d'eau intérieure, par air, par rail ou par route.
- e. **Livraison** signifie soit la remise effective soit la mise à disposition des marchandises à la partie habilitée à les recevoir.
- f. **Franco** signifie une unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

Document négociable

Règle 3

Lorsqu'il est émis un document TC négociable :

- a. il est à ordre ou au porteur ;
- b. s'il est à ordre il est transmissible par endorsement ;
- c. s'il est au porteur il est transmissible sans endorsement ;
- d. s'il est émis sous la forme de plus d'un original, il doit indiquer le nombre d'originaux ;
- e. si des copies sont émises, chacune d'entre elles doit porter la mention « copie non négociable » ;
- f. la livraison des marchandises ne peut être demandée qu'à l'ETC ou à son représentant et contre remise du document TC, dûment endossé si cela est nécessaire ;
- g. l'ETC est libéré de son obligation de livrer les marchandises si, en cas d'émission de plusieurs originaux d'un document TC négociable, la livraison a été effectuée par lui-même ou son représentant de bonne foi contre remise d'un de ces originaux.

Document non négociable

Règle 4

Lorsqu'il est émis un document TC non négociable :

- a. il comporte le nom du destinataire ;
- b. l'ETC est libéré de son obligation de livrer les marchandises s'il effectue la livraison entre les mains du destinataire désigné dans le document TC non négociable, ou à la personne indiquée à l'ETC par un tel destinataire comme étant autorisée par ce dernier à accepter la livraison en son nom.

Responsabilité et obligations de l'ETC

Règle 5

En émettant un document TC, l'ETC :

- a. s'engage à exécuter, ou à faire exécuter en son nom le transport combiné, y compris tous les services liés à l'exécution de ce transport depuis le moment où il prend les marchandises en charge jusqu'au moment de leur livraison et accepte d'en être responsable dans les limites des présentes Règles ;
- b. accepte d'être responsable des actes et omissions de ses agents ou préposés comme de ses propres actes ou omissions, pourvu que ces agents ou préposés aient agi dans l'exercice de leurs fonctions ;
- c. accepte d'être responsable des actes et omissions de toute autre personne au service de laquelle il recourt pour l'exécution du contrat dont le document TC constitue la preuve ;
- d. s'engage à prendre ou à faire prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la livraison ;
- e. assume la responsabilité dans les limites des présentes Règles, pour perte ou avarie que peuvent subir les marchandises entre le moment de leur prise en charge et celui de leur livraison, et s'engage à payer l'indemnité prévue par les présentes Règles pour de telles pertes ou avaries ;
- f. assume la responsabilité dans les limites de la Règle 14 pour les retards dans la livraison des marchandises et s'engage à payer l'indemnité prévue par ladite Règle.

Droits et obligations des parties

Règle 6

Outre les mentions requises par les présentes Règles, les parties peuvent insérer dans le document TC les mentions particulières qu'elles estiment, d'un commun accord, être souhaitables du point de vue commercial.

Règle 7

L'expéditeur sera considéré avoir garanti à l'ETC, au moment où celui-ci a pris les marchandises en charge, l'exactitude de la désignation, des marques, du nombre, de la quantité ou du poids des marchandises telles qu'elles sont fournies par lui, et l'expéditeur indemniserà l'ETC de toutes pertes, dommages, et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes ou d'insuffisances sur ces points.

Le droit de l'ETC à pareille indemnité ne limitera d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du document TC vis-à-vis de toute personne autre que l'expéditeur.

Règle 8

L'expéditeur doit respecter les dispositions impératives de la loi nationale ou des conventions internationales concernant le transport de marchandises dangereuses ; il doit en tout cas signaler par écrit à l'ETC la nature exacte du danger avant la prise en charge de marchandises dangereuses ; il doit indiquer à l'ETC, si besoin est, les précautions à prendre.

Si l'expéditeur omet de fournir ces renseignements et si l'ETC ignore le caractère dangereux des marchandises ou les précautions à prendre, celles-ci peuvent au cas où elles seraient considérées comme une menace pour des vies humaines ou pour des biens, à tout moment et en tout lieu, être déchargées, détruites ou rendues

inoffensives, compte tenu des circonstances, et ce sans aucune indemnité ; l'expéditeur est en outre responsable de toutes pertes, avaries, retard ou frais résultant de la prise en charge de ces marchandises, de leur transport ou de tout service connexe.

Il appartient à l'ayant-droit aux marchandises de faire la preuve que l'ETC a eu connaissance de la nature exacte du danger qui présentait le transport des dites marchandises.

Règle 9

L'entrepreneur de transport combiné devra clairement indiquer dans le document TC au moins la quantité, le poids, le volume ou les marques des marchandises qu'il a prises en charge et dont il accepte la responsabilité.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa ci-dessus, si l'ETC a une raison sérieuse de soupçonner que certaines des mentions du document TC relatives à la désignation, aux marques, au nombre, à la quantité ou au poids des marchandises, ne représentent pas exactement les marchandises effectivement prises en charge par lui, ou s'il n'a pas les moyens raisonnables de vérifier ces mentions, il sera autorisé à porter des réserves dans le document TC à condition de préciser les mentions auxquelles elles s'appliquent.

Le document de transport combiné vaudra présomption de la prise en charge par l'ETC des marchandises telles qu'elles y sont décrites. La preuve contraire ne sera pas admise lorsque le document TC sera négociable et aura été transféré à un tiers de bonne foi.

Règle 10

Excepté en ce qui concerne les marchandises considérées comme perdues au sens de la Règle 15 ci-dessous, l'ETC sera présumé avoir livré les marchandises telles que décrites dans le document TC, à moins

qu'un avis des pertes ou avaries subies par les marchandises et de la nature générale de ces pertes ou avaries, n'ait été adressé par écrit à l'ETC ou à son représentant, au lieu de livraison et avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur mise sous la garde de la personne ayant droit à leur livraison en vertu du document TC. Si les pertes ou avaries ne sont pas apparentes, l'avis doit être adressé dans les sept jours suivant la livraison.

Responsabilité pour perte ou avarie

- A. Règles applicables quand la phase du transport au cours de laquelle la perte ou l'avarie s'est produite n'est pas connue.**

Règle 11

Quand, en application de la Règle 5 (e) ci-dessus, une indemnité pour perte ou avarie aux marchandises est mise à la charge de l'ETC, et que la phase du transport au cours de laquelle la perte ou l'avarie s'est produite n'est pas connue :

- a. cette indemnité est calculée d'après la valeur des marchandises au lieu et au jour de la livraison au destinataire, ou bien au lieu et au jour où, conformément au contrat de transport combiné, elles auraient dû être livrées ;
- b. la valeur des marchandises est déterminée d'après le cours en bourse, ou à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité ;
- c. l'indemnité n'excèdera pas 30 francs par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, à moins qu'avec l'assentiment de l'ETC, l'expéditeur n'ait déclaré que les marchandises avaient une valeur supérieure et que celle-ci n'ait été

expressément mentionnée dans le document TC, auquel cas elle constituera la limite de l'indemnité.

Toutefois, l'ETC ne sera en aucun cas tenu de verser une indemnité supérieure au préjudice réel subi par l'ayant-droit à la marchandise.

Règle 12

Quand la phase du transport au cours de laquelle la perte ou l'avarie s'est produite n'est pas connue, l'ETC ne sera pas tenu de payer une indemnité en application de la Règle 5 (e) ci-dessus lorsque la perte ou l'avarie a eu pour cause :

- a. une action ou une omission de l'expéditeur ou du destinataire, ou des personnes autres que l'ETC agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ou des mains de qui l'ETC a pris en charge les marchandises ;
- b. l'insuffisance ou l'état défectueux de l'emballage ou des marques ;
- c. la manutention, le chargement, l'arrimage ou le déchargement de la marchandise par l'expéditeur, le destinataire ou par toute personne agissant pour le compte de ces derniers ;
- d. le vice propre de la marchandise ;
- e. des conséquences de grève, lock-out, arrêt ou entrave apportés au travail que l'ETC ne pouvait empêcher par l'exercice d'une diligence raisonnable ;
- f. toute cause ou événement que l'ETC ne pouvait empêcher et dont il ne pouvait éviter les conséquences par l'exercice d'une diligence raisonnable ;
- g. un accident nucléaire, si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée, est responsable de ce dommage en vertu d'une Convention internationale ou d'une loi nationale applicable réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire.

La preuve que la perte ou l'avarie a eu pour cause un des faits mentionnés ci-dessus, incombe à l'ETC.

Lorsque l'ETC établit que dans les circonstances de l'espèce, la perte ou l'avarie pourrait être attribuée à l'un ou à plusieurs des causes ou événements spécifiés aux alinéas (b) à (d) ci-dessus, il sera présumé que tel est le cas. Le demandeur sera cependant en droit de prouver que la perte ou l'avarie n'a pas été en réalité provoquée, en totalité ou en partie, par un ou plusieurs de ces causes ou événements.

B. Règles applicables quand la phase du transport au cours de laquelle la perte ou l'avarie s'est produite, est connue.

Règle 13

Quand selon la Règle 5 (e) ci-dessus, l'ETC est tenu de payer une indemnité pour perte ou avarie et que le lieu de la perte ou de l'avarie est connu, l'étendue de la responsabilité de l'ETC pour une telle perte ou avarie est déterminée :

- a. par les dispositions de toute Convention internationale ou loi nationale, auxquelles il ne peut être dérogé au détriment du réclamant et, si qui eussent été applicables si le réclamant avait pour la phase du transport au cours de laquelle la perte ou le dommage s'est produit, conclu directement avec l'ETC un contrat distinct et reçu, à titre de preuve, un document distinct dont l'émission eût été nécessaire afin de rendre applicable une telle Convention internationale ou loi nationale ;
- b. par les dispositions de toute Convention internationale relative au transport de marchandises par le mode de transport utilisé au moment où la perte ou l'avarie s'est produite, à condition :
I qu'aucune autre Convention internationale ou loi nationale ne soit applicable en vertu des dispositions du (a) de la présente Règle, et

Il qu'il soit expressément prévu dans le document TC que toutes les dispositions d'une telle Convention régissent le transport de marchandises par le mode de transport visé ; en cas de transport par mer, ces dispositions s'appliquent à toutes les marchandises chargées en pontée ou sous le pont ; ou

- c. par les dispositions contenues dans tout contrat de transport en navigation intérieure conclu entre l'ETC et un sous-contractant, à condition

I qu'aucune Convention internationale ni loi nationale ne soit applicable suivant les dispositions du (a) de la présente Règle, ni qu'elle soit applicable ou puisse avoir été rendue applicable par une disposition expresse du contrat, conformément au (b) de la présente Règle, et

II que ces dispositions du contrat aient été expressément stipulées dans le document TC ; ou

- d. par les dispositions des Règles 11 et 12 au cas où les dispositions des alinéas (a), (b) et (c) ci-dessus ne sont pas applicables.

Sans préjudice des dispositions des Règles 5 (b) et (c) lorsqu'aux termes des dispositions du paragraphe précédent, la responsabilité de l'ETC est régie par les dispositions de toute Convention internationale ou loi nationale, cette responsabilité est réglée comme si l'ETC était le transporteur mentionné dans cette Convention ou loi nationale. Toutefois, l'ETC ne sera pas exonéré de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie commise résulte directement ou indirectement de ses propres actes ou omissions commis en sa qualité d'ETC, ou des actes ou omissions de ses préposés agissant en cette qualité de non pas en exécution du transport.

Responsabilité pour retard

Règle 14

L'ETC est tenu de payer une indemnité pour retard, uniquement lorsque la phase

du transport pendant laquelle est survenu ce retard est connue et dans la mesure où une responsabilité est prévue par les dispositions de toute Convention internationale ou loi nationale :

I auxquelles il ne peut être dérogé au détriment du réclamant, et,

II qui eussent été applicables si le réclamant avait conclu directement avec l'ETC, ou tant qu'entrepreneur de cette phase du transport, un contrat distinct et reçu à titre de preuve un document distinct dont l'émission eût été nécessaire afin de rendre applicable une telle Convention internationale ou loi nationale.

Cependant, le montant d'une telle indemnité ne doit pas dépasser le montant du fret pour cette phase, pourvu que cette limitation ne soit pas contraire à toute Convention internationale ou loi nationale applicable.

Dispositions diverses

Règle 15

Le défaut de livraison dans les 90 jours après l'expiration du délai accordé et mentionné dans le document TC, ou quand aucun délai n'est ni accordé ni mentionné, le défaut de livraison dans les 90 jours suivant le délai raisonnablement alloué pour une exécution diligente de l'opération, donnera à la partie habilitée à prendre livraison, le droit de considérer les marchandises comme perdues, sauf preuve du contraire.

Règle 16

Les exonérations et les limitations de responsabilité prévues dans les présentes Règles sont applicables à toute action intentée contre l'ETC pour retard, perte ou

dommage aux marchandises, que cette action soit fondée sur une responsabilité contractuelle ou sur une responsabilité extra-contractuelle.

Règle 17

L'ETC n'a pas le droit de bénéficier des limitations de responsabilité prévues par la Règle 11, s'il est prouvé que la perte ou l'avarie résulte d'un acte ou d'une omission commis par l'ETC, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Règle 18

Rien dans ces Règles n'empêche l'ETC de faire figurer dans le document TC des dispositions pour la protection de ses préposés ou agents ou de toute personne dont il utilise les services pour la réalisation du contrat tel qu'il est prévu dans le document, pourvu que de telles protections n'aillent pas au-delà de ce que l'ETC a le droit d'invoquer pour lui-même.

Prescription

Règle 19

L'ETC sera déchargé de toute responsabilité, aux termes des présentes Règles, à moins qu'une action ne soit intentée dans les neuf mois, suivant

- i la livraison des marchandises, ou
- ii la date à laquelle les marchandises auraient dû être livrées, ou
- iii la date à laquelle, selon la Règle 15, le défaut de livraison donnera, à la partie habilitée à prendre livraison, le droit de considérer les marchandises comme perdues, sauf preuve du contraire.

CONNAISSEMENTS :

- F.I.A.T.A.
 - COMBIDOC
 - CONLINEBILL
-

Shipper



FBL

Nº 12345

**NEGOTIABLE FIATA
COMBINED TRANSPORT
BILL OF LADING**



issued subject to ICC Uniform Rules for a
Combined Transport Document (ICC publication 298).

Consigned to order of

Notify address

Place of Receipt

Place of Delivery

Marks and numbers

Number and kind of packages

Description of goods

Gross weight

Measurement

specimen

according to the declaration of the merchant

The goods and instructions are accepted and dealt with subject to the Standard Conditions printed overleaf.

Taken in charge in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, at the place of receipt for transport and delivery as mentioned above.
One of these Combined Transport Bills of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods. In Witness whereof the original Combined Transport Bills of Lading all of this tenor and date have been signed in the number stated above, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight amount	Freight payable at	Place and date of issue
Cargo insurance through the undersigned ☐ not covered ☐ Covered according to attached Policy	Number of Original FBL's	Stamp and authorized signature
For delivery of goods please apply to:		

Standard Conditions (1978) governing FIATA COMBINED TRANSPORT BILLS OF LADING

Definitions -Merchant- means and includes the Shipper, the Consignor, the Consignee, the Holder of this Bill of Lading, the Receiver and the Owner of the Goods. -The Freight Forwarder- means the issuer of this Bill of Lading as named on the face of it

The headings set forth below are for easy reference only.

CONTENTS

- 1. Applicability**
Notwithstanding the heading "Combined Transport Bill of Lading", the provisions set out and referred to in this document shall also apply if the transport as described on the face of the Bill of Lading, contrary to the original intention of the parties, is performed by one mode of transport only.
- 2. Issuance of the "Combined Transport Bill of Lading"**
a) By the issuance of this "Combined Transport Bill of Lading", the Freight Forwarder: a) undertakes to perform and/or in his own name to procure the performance of the entire transport, from the place at which the goods are taken in charge to the place designated for delivery in this Bill of Lading.
b) assumes liability as set out in these Conditions
- 2.2** For the purposes and subject to the provisions of this Bill of Lading, the Freight Forwarder shall be responsible for the acts and omissions of any person of whose services he makes use for the performance of the contract and the liability of the Bill of Lading.
- 3. Negotiability and title to the goods**
a) By accepting this Bill of Lading the Merchant and his transferees agree with the Freight Forwarder that, unless it is marked "non-negotiable", it shall constitute title to the goods and the holder, by endorsement of this Bill of Lading, shall be entitled to receive or to transfer the goods herein mentioned.
b) The Bill of Lading shall be prima facie evidence of the taking in charge by the Freight Forwarder of the goods as herein described. However, proof to the contrary shall not be admissible when this Bill of Lading has been negotiated or transferred for valuable consideration to a third party acting in good faith
- 4. Dangerous Goods and Inflammability**
a) The Merchant shall comply with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any case inform the Freight Forwarder in writing of the exact nature of the danger, before goods of a dangerous nature are taken in charge by the Freight Forwarder and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.
b) If the Merchant fails to provide such information and the Freight Forwarder is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation, and the Merchant shall be liable for all loss, damage, delay or expense arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incident thereto.
c) The burden of proving the Freight Forwarder knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the person entitled to the goods.
- 4.3** If any goods shipped with the knowledge of the Freight Forwarder as to their dangerous nature shall become a danger to the vehicle or cargo, they may in like manner be unloaded or landed at any place or destroyed or rendered harmless by the Freight Forwarder, without liability on the part of the Freight Forwarder, except to General Average, if any.
- 5. Description of Goods and Merchant's Pictorial**
a) The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the Freight Forwarder the accuracy, at the time the goods are taken in charge, of the Freight Forwarder, of the description of the goods, marks, number, quantity, weight and/or volume as furnished by him, and the Consignor shall indemnify the Freight Forwarder against all loss, damage and expense arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars. The right of the Freight Forwarder to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this Bill of Lading to any person other than the Consignor.
- 5.2** Without prejudice to Clause 5 (a) (2) (c), the Merchant shall be liable for any loss, damage or injury caused by faulty or insufficient packing of goods or by faulty loading or packing within containers and trailers and on flats when such loading or packing has been performed by the Merchant or on behalf of the Merchant by a person other than the Freight Forwarder, or by the defect or unsuitability of the containers, trailers or flats, when supplied by the Merchant, and shall indemnify the Freight Forwarder against any additional expense so caused.
- 6. Extent of Liability**
a) 1) The Freight Forwarder shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he takes the goods into his charge and the time of delivery.
2) The Freight Forwarder shall, however, be relieved of liability for any loss or damage to such loss or damage was caused by:
i) an act or omission of the Merchant, or person other than the Freight Forwarder acting on behalf of the Merchant or from whom the Freight Forwarder took the goods in charge;
ii) insufficiency or defective condition of the packaging or marks and/or numbers;
iii) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on behalf of the Merchant;
iv) inherent vice of the goods;
v) shrink, collapse, stoppage or restraint of labour, the consequences of which the Freight Forwarder could not avoid by the exercise of reasonable diligence.
3) a nuclear incident in which a nuclear installation or a person acting for him is liable for the damage under an applicable international Convention or national law governing liability in respect of nuclear energy.
b) The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the above causes or events shall rest upon the Freight Forwarder.
When the Freight Forwarder establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in b) to d) above, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of these causes or events.
- B** When in accordance with Clause 5, A, the Freight Forwarder is liable to pay compensation in respect of loss or damage to the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is known, the liability of the Freight Forwarder in respect of such loss or damage shall be determined by the provisions contained in any international Convention or national law, which provisions:
i) cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and
ii) would have applied if the Claimant had made a separate and direct contract with the Freight Forwarder in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international convention or national law applicable.
- 7. Paramount Clause**
The Hague Rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25th August 1924, or in those countries where they are already in force, the Hague-Visby Rules contained in the Protocol of Brussels, dated February 23rd 1968, as enacted in the Country of Shipment, shall apply to all carriage of goods by sea and, where no mandatory international or national law applies, to the carriage of goods by inland waterways, and also, and such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck.

8. Limitation Amount

- 8.1** When the Freight Forwarder is liable for compensation in respect of loss of or damage to the goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the Consignee in accordance with the contract or should have been so delivered.
- 8.2** The value of the goods shall be fixed according to the current commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.
- 8.3** Compensation shall not, however, exceed 30 Francs (30 Francs meaning a unit consisting of 65.5 mgs of gold of millesimal fineness 900) per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, unless, with the consent of the Freight Forwarder, the Merchant has declared a higher value for the goods and such higher value has been stated in the CT Bill of Lading, in which case such higher value shall be the limit. However, the Freight Forwarder shall not, in any case, be liable for an amount greater than the actual loss to the person entitled to make the claim.
- 9. Delay, Consequential Loss, etc.**
Arrival times are not guaranteed by the Freight Forwarder. If the Freight Forwarder is held liable in respect of delay, consequential loss or damage other than loss of or damage to the goods, the liability of the Freight Forwarder shall be limited to double the freight for the transport covered by this Bill of Lading, or the value of the goods as determined in Clause 8, whichever is the less.
- 10. Defences**- 10.1** The defences and limits of liability provided for in these Conditions shall apply in any action against the Freight Forwarder for loss of or damage to the goods whether the action be founded in contract or in tort.
- 10.2** The Freight Forwarder shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in paragraph 3 of Clause 8 if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the Freight Forwarder done with intent to cause damage or recklessness and with knowledge that damage would probably result.
- 11. Liability of Servants and Sub-contractors**- 11.1** In an action for loss of or damage to the goods brought against a person referred to in paragraph 2 of Clause 8, the Freight Forwarder is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the Freight Forwarder is entitled to invoke under these Conditions.
- 11.2** However, if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of this person, done with intent to cause damage or recklessness and with knowledge that damage would probably result, such person shall not be entitled to benefit of limitation of liability provided for in paragraph 3 of Clause 8.
- 11.3** Subject to the provisions of paragraph 2 of Clause 10 and paragraph 2 of this Clause, the aggregate of this amount recoverable from the Freight Forwarder and the persons referred to in paragraph 2 of Clause 2 shall in no case exceed the limits provided for in these Conditions.
- 12. Method and Route of Transportation**
The Freight Forwarder reserves to himself a reasonable liberty as to the means, route and procedure to be followed in the handling, storage and transportation of goods.
- 13. Delivery**
i) Delivery of the goods or any part thereof is not taken by the Merchant, at the time and place when and where the Freight Forwarder is entitled to call upon the Merchant to take delivery thereof, the Freight Forwarder shall be entitled to store the goods or the part thereof at the risk of the Merchant, where upon the liability of the Freight Forwarder in respect of the goods or that part thereof stored as aforesaid (as the case may be) shall wholly cease and the cost of such storage (if paid by or payable by the Freight Forwarder or any agent or subcontractor of the Freight Forwarder) shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Freight Forwarder.
- 14. Freight and Charges**- 14.1** Freight shall be paid in cash without discount and, whether prepayable or payable at destination, shall be considered as earned on receipt of the goods and not to be returned or reimbursed in any event.
- 14.2** Freight and all other amounts mentioned in this Bill of Lading are to be paid in the currency named in the Bill of Lading, at the Freight Forwarder's option in the currency of the country of dispatch or destination at the highest rate of exchange for bankers sight bills current for prepayable freight on the day of dispatch and for freight payable at destination on the day when the Merchant is notified of arrival of the goods there or on the date of withdrawal of the delivery order, whichever rate is the higher, or at the option of the Freight Forwarder on the date of the Bill of Lading.
- 14.3** All dues, taxes and charges or other expenses in connection with the goods shall be paid by the Merchant.
- 14.4** The Merchant shall reimburse the Freight Forwarder in proportion to the amount of freight for any costs for deviation or delay or any other increase of costs of whatever nature caused by war, warlike operations, epidemics, strikes, government directions or force majeure.
- 14.5** The Merchant warrants the correctness of the declaration of contents, insurance, weight, measurements or value of the goods but the Freight Forwarder reserves the right to have the contents inspected and the weight, measurements or value verified. If on such inspection it is found the declaration is not correct it is agreed that a sum equal either to five times the difference between the correct figure and the freight charged, or to double the correct freight less the freight charged, whichever sum is the smaller, shall be payable as liquidated damage to the Freight Forwarder, or his inspection costs and losses of freight on other goods notwithstanding any other sum having been stated on the Bill of Lading as freight payable. Lien.
- 15** The Freight Forwarder shall have a lien on the goods for any amount due under this Bill of Lading including storage fees and for the cost of recovering same, and may enforce such lien in any reasonable manner which he may think fit.
- 16. General Average**
The Merchant shall indemnify the Freight Forwarder in respect of any claims of a General Average nature which may be made on him and shall provide such security as may be required by the Freight Forwarder in this connection.
- 17. Notice**
Unless notice of loss of or damage to the goods and the general nature of it be given in writing to the Freight Forwarder or the persons referred to in paragraph 2 of Clause 2, at the place of delivery, before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading, or if the loss or damage be no apparent, within seven consecutive days thereafter, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Freight Forwarder of the goods as described in this Bill of Lading.
- 18. Non delivery**
Failure to effect delivery within 90 days after the expiry of a time limit agreed and expressed in a CT Bill of Lading or where no time limit is agreed and so expressed, failure to effect delivery within 90 days after the time it would be reasonable to allow for diligent completion of the combined transport operation shall, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery, the right to treat the goods as lost.
- 19. Release**
The Freight Forwarder shall be discharged of all liability under the rules of these Conditions, unless suit is brought within nine months after:
i) the delivery of the goods, or
ii) the date when the goods should have been delivered, or
iii) the date when in accordance with Clause 18, failure to deliver the goods would, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery, the right to treat the goods as lost.
- 20. Jurisdiction**
Actions against the Freight Forwarder may only be instituted in the country where the Freight Forwarder has his principal place of business and shall be decided according to the law of such country.

Code Name: "COMBIDOC"

Consignor

CT Dec. No.

Reference No.

Negotiable

COMBINED TRANSPORT DOCUMENT

Issued by The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) and the International Shipowners' Association (ISA), subject to International Chamber of Commerce Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No. 289).

July 1st, 1977

Consigned to order of

Notify address

Place of receipt

Ocean vessel

Port of loading

Name of sub-contractors for carriage by inland waterways *

Port of discharge

Place of delivery

Date of sub-contract for carriage by inland waterways *

Marks and Nos.

Quantity and description of goods

Gross weight, kg, Measurement, m³

Particulars above declared by Consignor

Freight and charges

RECEIVED the goods in apparent good order and condition and, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.

The CTO, in accordance with and to the extent of the provisions contained in this CT Document, and with liberty to sub-contract, undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the combined transport and the delivery of the goods, including all services which are necessary to such transport from the place and time of taking the goods in charge to the place and time of delivery and accepts responsibility for such transport and such services.

One of the CT Documents must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order.

IN WITNESS whereof CT Document(s) has/have been signed in the number indicated below, one of which being accomplished the other(s) to be void.

Freight payable at

Place and date of Issue

Number of original CT Documents

Signed for the Combined Transport Operator (CTO)

Note:

The Merchant's attention is called to the fact that according to Clause 10 to 12 of this CT Document, the liability of the CTO is, in most cases, limited in respect of loss of or damage to the goods and delay. The liability of the CTO in respect of loss or damage occurring during carriage by inland waterways shall be covered by the provisions of his contract with the sub-contractors mentioned above (*) and dated as likewise indicated (*).

As agent(s) to the CTO

p.t.o.

COMBINED TRANSPORT DOCUMENT

CODE NAME: "COMBIDOC"

Issued July 1st, 1977

1. GENERAL PROVISIONS

a. Appl. validity. Notwithstanding the heading "Combined Transport Document", the provisions set out below, referred to in this CT Document shall also apply to the transport as described on the face of the Document contrary to the original intentions of the parties is performed by one mode of transport only.

b. Definitions. "CTO" means the party on whose behalf this CT Document has been signed. "Merchant" includes the party on whose behalf the CTO signs, the Consignee, the Holder of this CT Document and the Owner of the Goods. "Delivery" means delivering the goods to or placing the goods at the disposal of the party entitled to receive them.

"Goods" means the cargo accepted from the Consignor and includes any container, transportable tank, not supplied by or on behalf of the CTO. "Franc" means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900.

c. CTG's Tariff. The terms of the CTO's applicable Tariff at the date of shipment are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are made available to the CTO upon request in the case of inconsistency between this CT Document and the applicable Tariff, this CT Document shall prevail.

d. Time Bar. The CTO shall be discharged of all liability under this document unless suit is brought within nine months after:

- the delivery of the goods, or
- the date when the goods should have been delivered or
- the date, when in accordance with Clause 14, failure to deliver the goods should, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery the right to treat the goods as lost.

e. Law and Jurisdiction. Disputes arising under this CT Document shall be determined at the option of the claimant by the courts and subject to Clause 11 of this CT Document in accordance with the law at:

- (a) the place where the CTO has his principal place of business, or
- (b) the place where the goods were taken in charge by the CTO or the place designated for delivery. No proceedings may be brought before other courts unless the parties expressly agree on both the choice of another court or arbitration tribunal and the law to be then applicable.

II. PERFORMANCE OF THE CONTRACT

a. Methods and Routes of Transportation.

The CTO is entitled to transport the goods in any reasonable manner and by any reasonable means and methods and routes.

b. Mode of transport. For instance, in the event of carriage by sea, vessels may sail with or without stops, under charter party, or as cargo, drydock and tow vessels in all situations.

c. Optional Stowage.

Goods may be stowed by the CTO by means of containers, trailers, transportable tanks, flats, pallets or similar articles of transport used to contain the goods.

(1) Containers, trailers and transportable tanks, whether stowed by the CTO or received by him in a stowed condition from the Merchant, shall be carried on or under deck without notice to the consignee.

d. Hindrances, etc. Affecting Performance.

(1) The CTO shall use reasonable endeavours to complete the transport and to deliver the goods at the place designated for delivery.

(2) If at any time the performance of the contract is prevented or delayed by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of whatsoever kind, and if by virtue of sub-clause (1) the CTO has no duty to complete the performance of the contract, the CTO (whether or not the transport is commenced) may elact or may treat the performance of the contract as frustrated and place the goods at the Merchant's disposal at any place to which the CTO shall deem safe and convenient; or

(3) to deliver the goods at the place designated for delivery.

In any event the CTO shall be entitled to full freight for goods received for transportation and additional compensation for any loss or damage resulting from the circumstances referred to above.

III. CTO'S LIABILITY

a. (1) The CTO assumes liability and undertakes to pay compensation for loss of or damage to the goods occurring while the goods are in his custody, his charge and the time of delivery, to the extent set out in this CT Document.

(2) The CTO accepts responsibility for the acts and omissions of his agents or servants, when scope of their employment, as if such acts and omissions were his own, further, he accepts responsibility for the acts and omissions of his agents or servants when he uses for the performance of the contract evidenced by this CT Document.

b. When the Stages of Transport Where the Loss or Damage Occurred Is Not Known.

- (1) Compensation as per Clause (i) shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time they are or, in accordance with the contract of combined transport, they should have been delivered to the consignee.
- (2) The value of the goods shall be determined according to the current market price, or the price, or if there is no such price, according to the current market price, or, if there is no commodity market price, or current market price, shall be determined by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.
- (3) Compensation shall not exceed 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged.

Unless, with the consent of the CTO, the Consignor has declared a higher value for the goods and such higher value has been stated in this CT Document

in which case such higher value shall be the limit.

(4) The CTO shall not, in any case, be liable for an amount greater than the actual loss to the person entitled to make the claim.

(5) The CTO shall not be liable to pay compensation if the loss or damage was caused by:

- (a) an act or omission of the Merchant, or person other than the CTO acting on behalf of the Merchant, or from whom the CTO took the goods in charge,
- (b) insufficient or defective condition of the packing or marks,
- (c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the Merchant or any person acting on his behalf,
- (d) the inherent vice of the goods,
- (e) strike, lockout, stoppage or restraint of labour the consequences of which the CTO could not avoid by the exercise of reasonable diligence,
- (f) any cause or event which the CTO could not avoid and the consequences of which he could not prevent by the exercise of reasonable diligence,
- (g) a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for the loss or damage by reason of a nuclear incident under an applicable international Convention or national law governing liability in respect of nuclear energy.

(6) The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the causes or events mentioned in sub-clause (5) shall rest upon the CTO.

(7) The CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in sub-clause (5).

(8) If it is established that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in sub-clause (5), the claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was caused wholly or partly by one or more of the causes or events.

II. When the Stages of Transport Where the Loss or Damage Occurred Is Known.

(1) The liability of the CTO in respect of such loss or damage shall be determined:

(a) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(b) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(c) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(d) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(e) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(f) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(g) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(h) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(i) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(j) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(k) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(l) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(m) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(n) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(o) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(p) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(q) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(r) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(s) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(t) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(u) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(v) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(w) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(x) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(y) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(z) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(aa) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ab) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ac) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ad) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ae) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(af) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ag) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ah) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ai) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(aj) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ak) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(al) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(am) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(an) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

(ao) if the provisions contained in any International Convention or national law, which provisions:

- (i) have been adopted by the CTO, or
- (ii) would have applied if the claimant had made a local claim, direct contract or by private contract, to the detriment of the claimant, and

the CTO of the goods as therein described in respect of the particulars which had reasonable means of knowing the facts and which could not be admissible when this CT Document is issued in negotiable form, having been transferred to a third party acting in good faith.

17. Consignor's Responsibility. The Consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy of the time and place of delivery in charge by the CTO, of the description of the goods, marks, number, measurement, weight, etc., as furnished by him, and the Consignor shall indemnify the CTO against all loss, damage and expenses incurred by the CTO in respect of the inaccuracy of such particulars. The right of the CTO to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under this CT Document to any person other than the Consignor.

18. Dangerous Goods.

(1) If the Consignor complies with rules which are mandatory according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of dangerous goods, and shall in any case inform the CTO in writing of the exact nature of the danger before goods are in a dangerous nature are taken in charge by the CTO and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.

(2) If the Consignor fails to provide such information and the CTO is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and any such goods are lost, damaged or a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or otherwise disposed of, as circumstances may require, without compensation, and the Consignor shall be liable for all loss, damage or expense incurred by the CTO in being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto.

(3) If the Consignor knows the CTO know the exact nature of the danger constituted by the carriage of such goods, such shall rest upon the person entitled to the goods.

(4) If any goods shipped with the knowledge of the Consignor and the CTO are lost, damaged or in danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered harmless by the CTO at the expense of the part of the CTO except to General Average, if any.

19. Consignor-packed Containers, etc.

(1) If a container is packed, loaded, packed or stowed by the CTO, the CTO shall not be liable for any loss of or damage to its contents and the Merchant shall be liable for any loss, damage or expense by the CTO. If such loss, damage or expense has been caused by the CTO, it shall be payable by the CTO except to General Average, if any.

(2) The contents being unsuitable for carriage in a container:

(a) the unsuitability or defective condition of the container, the container has been supplied by the CTO and the unsuitability or defective condition would have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed.

(3) The Merchant shall be liable for the contents of this Clause also apply with respect to trailers, transportable tanks, flats and pallets which have not been filled, packed or stowed by the CTO.

(4) The CTO does not accept liability for the functioning of other equipment or trailers supplied by the Merchant.

V. FREIGHT AND LIEN

20. Freight.

(1) Freight shall be deemed earned on receipt of the goods by the CTO and shall be paid in any event.

(2) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the freight and charges are to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to freight and charges. The Merchant shall be deemed to accept such stipulations as to devaluation exists or is applicable to the currency in which freight and charges are to be paid.

(3) If the currency in which freight and charges are quoted is devalued or revised between the date of payment of freight and charges and the date of payment of freight and charges, then all freight and charges shall be automatically and immediately changed in proportion to the extent of the devaluation or revision of the said currency. When the CTO has consented to payment in other currency than the above mentioned currency, then all freight and charges shall - subject to the preceding paragraph - be paid in the said other currency.

(4) The CTO shall be entitled to a lien on the goods in exchange for banker's sight draft current on the day when such freight and charges are paid. If the banker's sight draft is not presented, then the rate to be paid shall be the one in force on the day when the bank's sight draft was open.

(5) For the purpose of the lien on freight bills, the CTO reserves the right to have the contents of the container examined and the goods inspected in order to ascertain the weight, measurement, value, or nature of the goods, if in such inspection a reasonable doubt or declaration is correct, it is agreed that a sum equal either to live times the difference between the correct freight and the freight charged, or to the correct freight, whichever is the lesser, shall be paid to the CTO.

(6) The CTO notwithstanding any other sum having been stated on this CT Document as the freight payable, shall be entitled to the full freight.

(7) All dues, taxes and charges levied on the goods and other expenses in connection therewith shall be paid in full by the Merchant.

21. Lien. The CTO shall have a lien on the goods for any amount due under this contract and for the costs of carriage and other expenses, and may enforce such lien in any reasonable manner.

VI. MISCELLANEOUS PROVISIONS

22. General Average.

(1) General Average to be adjusted at any port or place at which the CTO's vessel and its cargo are detained by the York-Antwerp Rules 1974, this covering the goods, whether carried on or under deck, shall be deemed to be incorporated herein.

(2) The New York-Antwerp Rules 1974 shall be deemed to be incorporated herein.

(3) The CTO shall be deemed sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges payable in respect of the goods, submitted to the CTO prior to delivery of the goods.

23. Both-Bits-Blene Collision Clause. The Both-Bits-Blene Collision Clause contained by BIMCO to be considered incorporated herein.

Modifié le 1er Janvier 1950, Modifié le 1er Août 1962, Modifié le 1er Janvier 1973, Modifié le 1er Juillet 1974

déchargement et tout le temps pendant lequel
marchandises sont sous la garde du Transport

CONNAISSEMENT LIGNES REGULIERES

Référence n°

Connaissance n°

Chargeurs

Destinataire

Notifié à

Pré-transport* Lieu de réception par le pré-transporteur*

Navire Port de chargement

Port de déchargement Lieu de livraison par le post-transporteur*

Marques et numéros Nombre et nature des paquets; description des marchandises Poids brut Dimensions

Détails fournis par le Marchand

Détails du fret, frais etc.

EMBARQUE en bonne condition et en bon état apparent, poids, dimensions, marques, numéros, qualité, contenu et valeur inconnus, pour être transporté au port de déchargement ou aussi près de là que le navire pourra accéder et demeurer en sécurité toujours à flot et pour être remis dans le même état au dit port aux Destinataires ou à leurs Agents, contre paiement par ceux-ci du fret indiqué à gauche et des autres frais dus en application du présent connaissement.

En acceptant ce connaissement le Marchand accepte expressément toutes ses stipulations écrites, imprimées, apposées par timbre sur les deux pages ou incorporées au connaissement de quelque façon que ce soit et se déclare d'accord comme si elles étaient toutes signées par le Marchand.

Un connaissement original devra être remis dûment endossé en échange des marchandises ou du bon à livrer.

EN FOI DE QUOI le Capitaine dudit navire a signé les connaissements originaux dont le nombre est précisé ci-dessous, tous de même teneur et de même date, l'un des exemplaires étant accompli, les autres sont de nulle valeur.

Taux journalier de Surestaries (clause additionnelle A)

* Applicable seulement lorsque le document est utilisé comme connaissement direct.

Fret payable à

Lieu et date d'émission

Nombre de connaissements originaux

Signature

A C T E F I N A L

DE LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES

SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER



NATIONS UNIES
ASSEMBLEE
GENERALE



Distr.
GENERALE

A/CONF.89/13
30 mars 1978

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

CONFERENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER
Hambourg, 6-31 mars 1978

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

1. L'Assemblée générale des Nations Unies, ayant examiné le chapitre IV du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (1976), qui contenait un projet de convention sur le transport de marchandises par mer, a décidé, par sa résolution 31/100 du 15 décembre 1976, qu'une conférence internationale de plénipotentiaires serait convoquée en 1978 à New York, ou en tout autre lieu approprié pour lequel le Secrétaire général pourrait recevoir une invitation, pour examiner la question du transport de marchandises par mer et pour consacrer les résultats de ses travaux dans une convention internationale et dans tous autres instruments qu'elle jugerait appropriés. Par la suite, le Secrétaire général a reçu et accepté une invitation du Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne, qui offrait d'accueillir la conférence à Hambourg.

2. La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer s'est tenue à Hambourg (République fédérale d'Allemagne) du 6 au 31 mars 1978.

3. Les 78 Etats ci-après étaient représentés à la Conférence : Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Argentine, Australie, Autriche, Bangladesh, Belgique, Bolivie, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Colombie, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Gabon, Ghana, Grèce, Honduras, Hongrie, Inde, Indonésie, Irak, Iran, Irlande, Italie, Jamaïque, Japon, Kenya, Koweït, Libéria, Madagascar, Malaisie, Maurice, Mexique, Nigéria, Norvège, Oman, Ouganda, Pakistan, Panama, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République arabe syrienne, République de Corée, République démocratique allemande, République socialiste soviétique de Biélorussie, République socialiste soviétique d'Ukraine, République-Unie de Tanzanie, République-Unie du Cameroun, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Saint-Siège, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Thaïlande, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques, Venezuela, Yémen démocratique, Yougoslavie et Zaïre.

4. Un Etat, le Guatemala, a envoyé un observateur à la Conférence.

5. L'Assemblée générale a prié le Secrétaire général d'inviter les représentants des organisations qui ont reçu une invitation permanente de l'Assemblée générale à participer aux sessions et aux travaux de toutes les conférences internationales convoquées sous ses auspices, en qualité d'observateurs, conformément à la résolution 3237 (XXIX) de l'Assemblée, en date du 22 novembre 1974; d'inviter les représentants des mouvements de libération nationale reconnus par l'Organisation de l'unité africaine dans sa région, en qualité d'observateurs, conformément à la résolution 3280 (XXIX) de l'Assemblée générale, en date du 10 décembre 1974; et d'inviter les institutions spécialisées, l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi que les organes de l'Organisation des Nations Unies intéressés et les organisations intergouvernementales et non gouvernementales intéressées à se faire représenter à la Conférence par des observateurs. Les organisations intergouvernementales et non gouvernementales ci-après ont accepté cette invitation et se sont fait représenter par des observateurs à la Conférence :

Institutions spécialisées

Fonds monétaire international

Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime

Organes de l'ONU

Commission économique pour l'Afrique

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Autres organisations intergouvernementales

Communauté des Antilles et Marché commun des Caraïbes

Conseil de l'Europe

Office central des transports internationaux par chemin de fer

Organisation de coopération et de développement économiques

Organisations non gouvernementales

Association des armateurs latino-américains

Association internationale des armateurs

Chambre de commerce internationale

Chambre internationale de la marine marchande

Comité maritime international

Conférence maritime internationale et baltique /

Union internationale d'assurances transports.

6. La Conférence a élu Président M. Rolf Herber (Allemagne, République fédérale d').
7. La Conférence a élu vice-présidents les représentants des Etats suivants : Algérie, Argentine, Australie, Belgique, Canada, Cuba, Danemark, Equateur, Grèce, Indonésie, Irak, Italie, Nigéria, Ouganda, Pakistan, Philippines, Pologne, République démocratique allemande, Sénégal, Turquie, Union des Républiques socialistes soviétiques et Venezuela.
8. La Conférence a constitué les commissions et comités suivants :

Bureau de la Conférence

<u>Président</u> :	Le Président de la Conférence
<u>Membres</u> :	Le Président et les vice-présidents de la Conférence, ainsi que le Président de la Première Commission et le Président de la Deuxième Commission

Première Commission

<u>Président</u> :	M. Mohsen Chafik (Egypte)
<u>Vice-Président</u> :	M. S. Suchorzewski (Pologne)
<u>Rapporteur</u> :	M. D.M. Low (Canada)

Deuxième Commission

<u>Président</u> :	M. D. Popov (Bulgarie)
<u>Vice-Président</u> :	M. Th. J.A.M. De Bruijn (Pays-Bas)
<u>Rapporteur</u> :	M. N. Gueiros (Brésil)

Comité de rédaction

<u>Président</u> :	M. R.K. Dixit (Inde)
<u>Membres</u> :	Argentine, Australie, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, France, Hongrie, Inde, Irak, Japon, Kenya, Norvège, Pérou, République démocratique allemande, République-Unie de Tanzanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sierra Leone, Singapour et Union des Républiques socialistes soviétiques

Commission de
vérification des pouvoirs

<u>Président</u> :	Mme Heliliah Haji Yusof (Malaisie)
<u>Membres</u> :	Bangladesh, Canada, Equateur, Etats-Unis d'Amérique, Madagascar, Malaisie, Nigéria, République arabe syrienne et Tchécoslovaquie

9. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies était représenté, du 6 au 11 mars, par M. Erik Suy, Conseiller juridique de l'Organisation des Nations Unies, puis par M. Elaine Sloan, Directeur de la Division des questions juridiques générales du Service juridique des Nations Unies. M. Willem Vis, Chef du Service du droit commercial international de la Division des questions juridiques générales du Service juridique des Nations Unies exerçait les fonctions de Secrétaire exécutif.

10. Par sa résolution 31/100 du 15 décembre 1976, l'Assemblée générale a convoqué la Conférence et lui a renvoyé, pour servir de base à ses travaux, le projet de convention sur le transport de marchandises par mer figurant au chapitre IV du rapport de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international sur les travaux de sa neuvième session (A/CONF.89/5), du texte du projet d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales établi par le Secrétaire général (A/CONF.89/6 et Add.1 et 2), des observations et propositions des gouvernements et des organisations internationales (A/CONF.89/7 et Add.1), et d'une analyse de ces observations et propositions établies par le Secrétaire général (A/CONF.89/8).

11. La Conférence a confié à la Première Commission l'examen du texte du projet de convention sur le transport de marchandises par mer et le projet d'article sur les réserves ainsi que les projets d'articles concernant les mesures d'application et autres dispositions finales établis par le Secrétaire général. Elle a confié à la Deuxième Commission l'examen des autres projets d'articles concernant les mesures d'application, les réserves et autres dispositions finales.

12. Sur la base de ces délibérations, telles qu'elles sont consignées dans les comptes rendus analytiques de la Conférence (A/CONF.89/SR.1 à 10), dans les comptes rendus analytiques de la Première Commission (A/CONF.89/C.1/SR.1 à 37) et dans son rapport (A/CONF.89/10), ainsi que dans les comptes rendus analytiques de la Deuxième Commission (A/CONF.89/C.2/SR.1 à 11) et dans son rapport (A/CONF.89/11), la Conférence a établi la CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER de 1978.

13. Cette convention, dont le texte est annexé au présent Acte final (annexe I), a été adoptée par la Conférence le 30 mars 1978 et ouverte à la signature à la séance finale de la Conférence, le 31 mars 1978. Elle restera ouverte à la signature au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York jusqu'au 30 avril 1979, date après laquelle elle sera ouverte à l'adhésion, conformément à ses dispositions.

14. La Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

15. La Conférence a adopté aussi un "consensus" et une résolution, dont les textes sont également annexés au présent Acte final (annexes II et III).

EN FOI DE QUOI les représentants ont signé le présent Acte final.

FAIT à Hambourg (République fédérale d'Allemagne), le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

Le Président

Le Secrétaire exécutif

ANNEXE I

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT
DE MARCHANDISES PAR MER, 1978

Préambule

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,
AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles
relatives au transport de marchandises par mer,
ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet et sont convenus de
ce qui suit :

PREMIERE PARTIE. DISPOSITIONS GENERALES

Article premier. Définitions

Dans la présente Convention :

1. Le terme "transporteur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur.
2. Les termes "transporteur substitué" désignent toute personne à laquelle l'exécution du transport de marchandises, ou d'une partie de ce transport, est confiée par le transporteur et doivent s'entendre également de toute autre personne à laquelle cette exécution est confiée.
3. Le terme "chargeur" désigne toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un transporteur et doit s'entendre également de toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les marchandises sont effectivement remises au transporteur en relation avec le contrat de transport par mer.
4. Le terme "destinataire" désigne la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
5. Le terme "marchandises" doit s'entendre également des animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans un engin de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" doit s'entendre également dudit engin de transport ou dudit emballage s'il est fourni par le chargeur.

6. Les termes "contrat de transport par mer" désignent tout contrat par lequel le transporteur s'engage, contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par mer d'un port à un autre; toutefois, un contrat qui implique, outre un transport par mer, un transport par quelque autre mode n'est considéré comme un contrat de transport par mer aux fins de la présente Convention que dans la mesure où il se rapporte au transport par mer.

7. Le terme "connaissance" désigne un document faisant preuve d'un contrat de transport par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer les marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne dénommée ou à ordre ou au porteur.

8. L'expression "par écrit" doit s'entendre également des communications par télégramme ou par télex notamment.

Article 2. Champ d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les contrats de transport par mer entre deux Etats différents lorsque :

- a) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- b) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer est situé dans un Etat contractant, ou
- c) l'un des ports à option de déchargement prévus dans le contrat de transport par mer est le port de déchargement effectif et que ce port est situé dans un Etat contractant, ou
- d) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis dans un Etat contractant, ou
- e) le connaissance ou autre document faisant preuve du contrat de transport par mer prévoit que les dispositions de la présente Convention ou celles d'une législation nationale leur donnant effet régiront le contrat.

2. Les dispositions de la présente Convention s'appliquent quelle que soit la nationalité du navire, du transporteur, du transporteur substitué, du chargeur, du destinataire ou de toute autre personne intéressée.

3. Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement. Toutefois, lorsqu'un connaissement est émis en vertu d'un contrat d'affrètement, il est soumis aux dispositions de la présente Convention pour autant qu'il régit les relations entre le transporteur et le porteur du connaissement, si ce dernier n'est pas l'affréteur.

4. Lorsqu'un contrat prévoit le transport de marchandises par expéditions successives pendant un temps convenu, les dispositions de la présente Convention régissent chacune de ces expéditions. Toutefois, lorsqu'une expédition est faite dans le cadre d'un contrat d'affrètement, les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent.

Article 3. Interprétation de la Convention

Dans l'interprétation et l'application de la présente Convention, il sera tenu compte de son caractère international et de la nécessité d'en promouvoir l'uniformité.

DEUXIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Article 4. Durée de la responsabilité

1. Dans la présente Convention, la responsabilité du transporteur en ce qui concerne les marchandises couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, durant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées être sous la garde du transporteur

- a) à partir du moment où celui-ci les prend en charge des mains :
 - i) du chargeur ou d'une personne agissant pour son compte; ou
 - ii) d'une autorité ou autre tiers auquel les marchandises doivent être remises pour expédition, conformément aux lois et règlements applicables au port de chargement;
- b) jusqu'au moment où il en effectue la livraison :
 - i) en remettant les marchandises au destinataire; ou
 - ii) dans les cas où le destinataire ne reçoit pas les marchandises du transporteur, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou aux lois ou aux usages du commerce considéré applicables au port de déchargement; ou

- iii) en remettant les marchandises à une autorité ou autre tiers auquel elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend également de leurs préposés ou mandataires respectifs.

Article 5. Fondement de la responsabilité

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison, si l'événement qui a causé la perte, le dommage ou le retard a eu lieu pendant que les marchandises étaient sous sa garde au sens de l'article 4, à moins qu'il ne prouve que lui-même, ses préposés ou mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences.

2. Il y a retard à la livraison lorsque les marchandises n'ont pas été livrées au port de déchargement prévu par le contrat de transport par mer, dans le délai expressément convenu ou, à défaut d'un tel accord, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent compte tenu des circonstances de fait.

3. L'ayant droit peut considérer les marchandises comme perdues si elles n'ont pas été livrées comme il est prescrit à l'article 4 dans les 60 jours consécutifs qui suivent l'expiration d'un délai de livraison conforme au paragraphe 2 du présent article.

4. a) Le transporteur est responsable

- i) des pertes ou dommages aux marchandises ou du retard à la livraison causés par l'incendie, si le demandeur prouve que l'incendie résulte d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires;
- ii) des pertes, dommages ou retard à la livraison dont le demandeur prouve qu'ils résultent de la faute ou de la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires en ce qui concerne les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éteindre l'incendie et éviter ou atténuer ses conséquences.

b) Dans le cas où un incendie à bord du navire porte atteinte aux marchandises, si le demandeur ou le transporteur le désire, une enquête sera menée, conformément à la pratique des transports maritimes, afin de déterminer la cause et les circonstances de l'incendie, et un exemplaire du rapport de l'expert sera mis, sur demande, à la disposition du transporteur et du demandeur.

5. En cas de transport d'animaux vivants, le transporteur n'est pas responsable des pertes, dommages ou retards à la livraison qui tiennent aux risques particuliers inhérents à ce genre de transport. Si le transporteur établit qu'il s'est conformé aux instructions concernant les animaux qui lui ont été données par le chargeur et que, dans les circonstances de fait, la perte, le dommage ou le retard peut être imputé à ces risques particuliers, la perte, le dommage ou le retard est présumé avoir été ainsi causé, à moins qu'il ne soit prouvé que la perte, le dommage ou le retard résulte, en totalité ou en partie, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires.

6. Le transporteur n'est pas responsable, sauf du chef d'avarie commune, lorsque la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte de mesures prises pour sauver des vies ou de mesures raisonnables prises pour sauver des biens en mer.

7. Lorsqu'une faute ou une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires, a concouru avec une autre cause à la perte, au dommage ou au retard à la livraison, le transporteur n'est responsable que dans la mesure de la perte, du dommage ou du retard qui est imputable à cette faute ou à cette négligence, à condition de prouver le montant de la perte ou du dommage ou l'importance du retard qui n'est pas imputable à ladite faute ou négligence.

Article 6. Limites de la responsabilité

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme équivalant à 835 unités de

compte par colis ou autre unité de chargement ou à 2,5 unités de compte par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 est limitée à une somme correspondant à deux fois et demie le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard, mais n'excédant pas le montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.

c) En aucun cas, le cumul des réparations dues par le transporteur en vertu des alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la limite la plus élevée est calculée selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, est considéré comme un colis ou autre unité de chargement tout colis ou unité dont il est indiqué au connaissement, si un connaissement est émis, ou sinon dans tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer qu'il est contenu dans cet engin. En dehors du cas prévu ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin sont considérées comme une unité de chargement.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

3. Par unité de compte, on entend l'unité de compte visée à l'article 26.

4. Le transporteur et le chargeur peuvent, d'un commun accord, fixer des limites de responsabilité supérieures à celles qui sont prévues au paragraphe 1.

Article 7. Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations de responsabilité prévues par la présente Convention sont applicables dans toute action contre le transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises faisant l'objet du contrat de transport par mer, ou pour retard à la livraison, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou délictuelle ou autrement.

2. Si cette action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, est habilité à se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la présente Convention.

3. Sous réserve des dispositions de l'article 8, le montant total des réparations dues par le transporteur et les personnes visées au paragraphe 2 du présent article ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues par la présente Convention.

Article 8. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

1. Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 de l'article 7, un préposé ou un mandataire du transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé ou de ce mandataire, commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérairement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement.

Article 9. Marchandises en pontée

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le

chargeur ou aux usages du commerce considéré ou s'il est exigé par la réglementation en vigueur.

2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu mais il n'aura pas le droit d'opposer cet accord à un tiers, y compris un destinataire, qui est détenteur de bonne foi du connaissement.

3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe 1 du présent article ou lorsque le transporteur ne peut pas, en vertu du paragraphe 2 du présent article, invoquer un accord pour le transport en pontée, il est responsable, nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 5, des pertes ou dommages subis par les marchandises ainsi que du retard à la livraison qui résultent uniquement du transport en pontée, et l'étendue de sa responsabilité est déterminée conformément aux dispositions de l'article 6 ou de l'article 8 de la présente Convention, selon le cas.

4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale est considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. Responsabilité du transporteur et du transporteur substitué

1. Lorsque l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport par mer, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur est responsable des actes et omissions du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. Toutes les dispositions de la présente Convention régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport par lui effectué. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 7 et du paragraphe 2 de l'article 8 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur substitué.

3. Tout accord particulier par lequel le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention ou renonce à des droits qui lui sont conférés par la présente Convention est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas accepté expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cet accord, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent dudit accord particulier.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.

5. Le montant total des réparations dues par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites de responsabilité prévues dans la présente Convention.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 11. Transport par transporteurs successifs

1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 de l'article 10, lorsqu'un contrat de transport par mer prévoit expressément qu'une partie spécifiée du transport auquel s'applique ledit contrat sera exécutée par une personne dénommée autre que le transporteur, il peut également y être stipulé que le transporteur n'est pas responsable de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui a eu lieu alors que les marchandises étaient sous la garde du transporteur substitué pendant cette partie du transport. Néanmoins, toute stipulation limitant ou excluant cette responsabilité est sans effet si aucune procédure judiciaire ne peut être engagée contre le transporteur substitué devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 21. Le transporteur a la charge de prouver que la perte, le dommage ou le retard à la livraison a été causé par ledit événement.

2. Le transporteur substitué est responsable, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 10, de la perte, du dommage ou du retard à la livraison causé par un événement qui s'est produit pendant que les marchandises étaient sous sa garde.

TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Article 12. Règle générale

Le chargeur n'est pas responsable du préjudice subi par le transporteur ou le transporteur substitué ni des dommages subis par le navire, à moins que ce préjudice ou ces dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires. Les préposés ou mandataires du chargeur ne sont pas non plus responsables de ce préjudice ni de ces dommages, à moins qu'ils ne résultent de leur faute ou de leur négligence.

Article 13. Règles spéciales concernant les marchandises dangereuses

1. Le chargeur appose sur les marchandises dangereuses une marque ou une étiquette indiquant de manière appropriée qu'elles sont dangereuses.

2. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur ou à un transporteur substitué, le chargeur doit informer le transporteur ou le transporteur substitué, selon le cas, du caractère dangereux des marchandises et, si besoin est, indiquer les précautions à prendre. Si le chargeur manque à cette obligation et si le transporteur ou le transporteur substitué n'a pas d'une autre manière connaissance du caractère dangereux des marchandises :

a) Le chargeur est responsable envers le transporteur et envers tout transporteur substitué du préjudice résultant de l'embarquement desdites marchandises; et

b) Les marchandises peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation.

3. Les dispositions du paragraphe 2 du présent article ne peuvent pas être invoquées par une personne qui, au cours du transport, a pris en charge les marchandises en sachant qu'elles étaient dangereuses.

4. Si, dans les cas où les dispositions de l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article ne s'appliquent pas ou ne peuvent pas être invoquées, les marchandises dangereuses deviennent effectivement un danger pour les personnes ou les biens, elles peuvent être débarquées, détruites ou rendues inoffensives, selon ce qu'exigent les circonstances, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf lorsqu'il existe une obligation de contribuer aux avaries communes ou que le transporteur est responsable conformément aux dispositions de l'article 5.

QUATRIEME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. Emission du connaissement

1. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur ou le transporteur substitué, le transporteur doit, sur demande du chargeur, émettre un connaissement.

2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur. Un connaissement signé par le capitaine du navire transportant les marchandises est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur.

3. La signature apposée sur le connaissement peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symbole ou être portée par tout autre moyen mécanique ou électronique, si le procédé n'est pas incompatible avec la loi du pays où le connaissement est émis.

Article 15. Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres, les indications suivantes :

- a) la nature générale des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, une déclaration expresse le cas échéant du caractère dangereux des marchandises, le nombre de colis ou de pièces ainsi que le poids des marchandises ou leur quantité exprimée autrement, telles que ces indications ont été fournies par le chargeur;
- b) l'état apparent des marchandises;
- c) le nom et l'établissement principal du transporteur;
- d) le nom du chargeur;
- e) le destinataire, s'il a été désigné par le chargeur;
- f) le port de chargement prévu dans le contrat de transport par mer et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;
- g) le port de déchargement prévu dans le contrat de transport par mer;
- h) le nombre d'exemplaires originaux du connaissement, s'il en existe plusieurs;
- i) le lieu d'émission du connaissement;

- j) la signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom;
- k) le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire ou toute autre indication que le fret est dû par le destinataire;
- l) la mention visée au paragraphe 3 de l'article 23;
- m) l'indication, le cas échéant, que les marchandises seront ou pourront être transportées en pontée;
- n) la date ou le délai de livraison des marchandises au port de déchargement, si cette date ou ce délai a fait l'objet d'un accord exprès entre les parties; et

o) la ou les limites supérieures de responsabilité lorsqu'elles sont fixées d'un commun accord conformément au paragraphe 4 de l'article 6.

2. Une fois que les marchandises sont à bord, le transporteur doit, sur demande du chargeur, lui délivrer un connaissance "embarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit indiquer que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés ainsi que la date ou les dates de chargement. Si le transporteur a précédemment délivré un connaissance ou tout autre document donnant droit à ces marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, lui restituer ce document en échange d'un connaissance "embarqué". Pour satisfaire à la demande d'un connaissance "embarqué" de la part du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié contienne tous les renseignements qui doivent être contenus dans un connaissance "embarqué".

3. Le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent article n'affecte pas la nature juridique du document qui demeure un connaissance à condition toutefois de satisfaire aux conditions exigées au paragraphe 7 de l'article premier.

Article 16. Connaissance : réserves et force probante

1. Si le connaissance contient des indications particulières concernant la nature générale, les marques principales, le nombre de colis ou de pièces ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentant pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou, si un connaissance "embarqué" a été émis, les marchandises qu'il a effectivement mises à bord ou s'il n'a pas eu des moyens suffisants de contrôler ces indications, le transporteur ou ladite personne doit faire dans le connaissance une réserve précisant ces inexactitudes, la raison de ses soupçons ou l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Si le transporteur ou la personne qui émet le connaissance en son nom n'y fait pas mention de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le connaissance que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article a été faite et dans les limites de cette réserve :

a) Le connaissance fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un connaissance "embarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont décrites dans le connaissance;

b) La preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.

4. Un connaissance qui ne mentionne pas le fret, comme prévu au paragraphe 1, alinéa k), de l'article 15, ou n'indique pas d'une autre manière que le fret est dû par le destinataire ou qui n'indique pas les surestaries encourues au port de chargement dues par le destinataire constitue une présomption, sauf preuve contraire, qu'aucun fret ni surestaries ne sont dus par le destinataire. Toutefois, le transporteur n'est pas admis à faire la preuve contraire lorsque le connaissance a été transmis à un tiers, y compris un destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur l'absence d'une telle mention au connaissance.

Article 17. Garanties données par le chargeur

1. Le chargeur est réputé avoir garanti au transporteur l'exactitude des indications relatives à la nature générale des marchandises, à leurs marques, leur nombre, leur quantité et leur poids, fournies par lui pour mention au connaissance. Le chargeur doit indemniser le transporteur du préjudice résultant de l'inexactitude de ces indications. Le chargeur reste tenu par cette garantie même si le connaissance a été transmis à un tiers. Le droit du transporteur à cette indemnisation ne limite en aucune façon sa responsabilité en vertu du contrat de transport par mer envers toute personne autre que le chargeur.

2. Toute lettre de garantie ou tout accord par lequel le chargeur s'engage à indemniser le transporteur de tout préjudice résultant de l'émission par le transporteur, ou par une personne agissant en son nom, d'un connaissance sans réserves quant aux indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance ou à l'état apparent des marchandises, est sans effet à l'égard de tout tiers, y compris un destinataire, à qui le connaissance a été transmis.

3. Cette lettre de garantie ou cet accord est valable à l'égard du chargeur sauf lorsque le transporteur ou la personne agissant en son nom, en s'abstenant de faire les réserves visées au paragraphe 2 du présent article, a l'intention de léser un tiers, y compris un destinataire, qui agit en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance. Si, dans ce dernier cas, la réserve omise concerne les indications fournies par le chargeur pour mention au connaissance, le transporteur n'a droit à aucune indemnisation du chargeur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

4. Dans le cas de lésion intentionnelle visé au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est garant, sans bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par la présente Convention, de tout préjudice subi par un tiers, y compris un destinataire, qui a agi en se fondant sur la description des marchandises donnée au connaissance.

Article 18. Documents autres que les connaissements

Si le transporteur émet un document autre qu'un connaissement pour constater la réception des marchandises à transporter, ce document fait foi, sauf preuve contraire, de la conclusion du contrat de transport par mer et de la prise en charge par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites.

CINQUIEME PARTIE. DROITS ET ACTIONS

Article 19. Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins que le destinataire ne donne par écrit au transporteur un avis de perte ou de dommage spécifiant la nature générale de cette perte ou de ce dommage au plus tard le premier jour ouvrable suivant le jour où les marchandises lui ont été remises; cette remise constitue une présomption, sauf preuve contraire, que les marchandises ont été livrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites dans le document de transport ou, si aucun document de transport n'a été émis, qu'elles ont été livrées en bon état.

2. Lorsque la perte ou le dommage n'est pas apparent, les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne deviennent applicables que si l'avis n'est pas donné par écrit dans un délai de 15 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

3. Si l'état des marchandises a fait l'objet d'une inspection contradictoire au moment où celles-ci ont été remises au destinataire, il n'est pas nécessaire de donner avis par écrit de la perte ou du dommage constaté pendant ladite inspection.

4. En cas de perte ou de dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire doivent se donner réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection des marchandises et à la vérification du nombre des colis.

5. Aucune réparation n'est due pour le préjudice résultant du retard à la livraison à moins qu'un avis n'ait été donné par écrit au transporteur dans un délai de 60 jours consécutifs à compter de la date à laquelle les marchandises ont été remises au destinataire.

6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis qui lui est donné en vertu du présent article a le même effet que s'il avait été donné au transporteur et tout avis donné au transporteur a le même effet que s'il avait été donné au transporteur substitué.

7. Si un avis de perte ou de dommage, spécifiant la nature générale de la perte ou du dommage, n'est pas donné par écrit au chargeur par le transporteur ou le transporteur substitué dans les 90 jours consécutifs suivant la plus éloignée des deux dates ci-après : celle à laquelle la perte ou le dommage s'est produit ou celle à laquelle la livraison des marchandises a été effectuée conformément au paragraphe 2 de l'article 4, il est présumé, sauf preuve contraire, que le transporteur ou le transporteur substitué n'a subi aucune perte ni dommage dû à une faute ou à une négligence du chargeur, de ses préposés ou mandataires.

8. Aux fins du présent article, un avis donné à une personne agissant au nom du transporteur ou du transporteur substitué, y compris le capitaine ou l'officier ayant la charge du navire, ou à une personne agissant au nom du chargeur, est réputé avoir été donné au transporteur, au transporteur substitué ou au chargeur, respectivement.

Article 20. Prescription des actions

1. Toute action relative au transport de marchandises par mer en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été introduite dans un délai de deux ans.

2. Le délai de prescription court à partir du jour où le transporteur a livré les marchandises ou une partie des marchandises, ou lorsque les marchandises n'ont pas été livrées, à partir du dernier jour où elles auraient dû l'être.

3. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.

4. La personne à qui une réclamation a été adressée peut à tout moment pendant le délai de prescription prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'auteur de la réclamation. Le délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

5. Une action récursoire d'une personne tenue responsable pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle l'est dans le délai déterminé par la loi de l'Etat où les poursuites sont engagées. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à 90 jours à compter de la date à laquelle la personne qui exerce l'action récursoire a réglé la réclamation ou a elle-même reçu signification de l'assignation.

Article 21. Compétence

1. Dans tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention, le demandeur peut, à son choix, intenter une action devant un tribunal qui est compétent au regard de la loi de l'Etat dans lequel ce tribunal est situé et dans le ressort duquel se trouve l'un des lieux ou ports ci-après :

- a) l'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
- c) le port de chargement ou le port de déchargement;
- d) tout autre lieu désigné à cette fin dans le contrat de transport par mer.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant les tribunaux de tout port ou lieu d'un Etat contractant où le navire effectuant le transport ou tout autre navire du même propriétaire a été saisi conformément aux règles applicables de la législation de cet Etat et du droit international. Toutefois, en pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions visées au paragraphe 1 du présent article pour qu'elle statue sur la demande, mais le défendeur doit préalablement fournir une garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être adjugées au demandeur;

b) Le tribunal du port ou lieu de la saisie statuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune procédure judiciaire relative au transport de marchandises en vertu de la présente Convention ne peut être engagée en un lieu non spécifié au paragraphe 1 ou 2 du présent article. La disposition du présent paragraphe ne fait pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants en ce qui concerne les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu du paragraphe 1 ou 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne peut être engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et fondée sur la même cause à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action;

c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays, ou devant un tribunal d'un autre pays, conformément à l'alinéa a) du paragraphe 2 du présent article, n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.

5. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout accord d'élection de for conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer est valable.

Article 22. Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties peuvent prévoir, par un accord constaté par écrit, que tout litige relatif au transport de marchandises en vertu de la présente Convention sera soumis à l'arbitrage.

2. Lorsqu'un contrat d'affrètement contient une disposition prévoyant que les litiges découlant de son exécution seront soumis à l'arbitrage et qu'un connaissement émis conformément à ce contrat d'affrètement ne spécifie pas par une clause expresse que cette disposition lie le porteur du connaissement, le transporteur ne peut pas opposer cette disposition à un détenteur de bonne foi du connaissement.

3. La procédure d'arbitrage est engagée, au choix du demandeur :
- a) soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé :
- i) l'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle; ou
 - ii) le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu; ou
 - iii) le port de chargement ou le port de déchargement.
- b) soit en tout autre lieu désigné à cette fin dans la clause ou le pacte compromissaire.
4. L'arbitre ou le tribunal arbitral applique les règles de la présente Convention.
5. Les dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article sont réputées incluses dans toute clause ou pacte compromissaire, et toute disposition de la clause ou du pacte qui y serait contraire est nulle.
6. Aucune disposition du présent article n'affecte la validité d'un accord relatif à l'arbitrage conclu par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport par mer.

SIXIEME PARTIE. DISPOSITIONS SUPPLEMENTAIRES

Article 23. Clauses contractuelles

1. Toute stipulation figurant dans un contrat de transport par mer dans un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention. La nullité d'une telle stipulation n'affecte pas la validité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause cédant au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un connaissement ou tout autre document faisant preuve du contrat de transport par mer est émis, ce document doit contenir une mention selon laquelle le transport est soumis aux dispositions de la présente Convention qui frappent de nullité toute stipulation y dérogeant au préjudice du chargeur ou du destinataire.

4. Lorsque l'ayant droit aux marchandises a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention visée au paragraphe 3 du présent article, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit aux marchandises, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir la réparation de toute perte, dommage ou retard subi par les marchandises. En outre, le transporteur est tenu de rembourser les frais encourus par l'ayant droit dans le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément à la loi de l'Etat où la procédure a été engagée.

Article 24. Avaries communes

1. Aucune disposition de la présente Convention ne s'oppose à l'application des dispositions du contrat de transport par mer ou de la législation nationale relatives au règlement des avaries communes.

2. A l'exception de l'article 20, les dispositions de la présente Convention qui régissent la responsabilité du transporteur pour pertes ou dommages subis par les marchandises déterminent aussi la question de savoir si le destinataire peut refuser de contribuer aux avaries communes et si le transporteur est tenu d'indemniser le destinataire de sa contribution éventuelle aux avaries communes ou aux frais de sauvetage.

Article 25. Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions internationales ou des dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

2. Les dispositions des articles 21 et 22 de la présente Convention ne s'opposent pas à l'application des dispositions obligatoires d'une autre convention multilatérale déjà en vigueur à la date de la présente Convention et se rapportant à des questions traitées dans lesdits articles, à condition que le différend intéresse exclusivement des parties ayant leur établissement principal dans des Etats parties à cette autre convention. Cependant, le présent paragraphe n'affecte pas l'application du paragraphe 4 de l'article 22 de la présente Convention.

3. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :

a) en application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, ou

b) en vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité de ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

4. Il n'y aura pas de responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à raison d'une perte, d'un dommage ou d'un retard à la livraison subi par des bagages pour lesquels le transporteur est responsable en vertu d'une convention internationale ou des dispositions du droit interne relatives au transport par mer des passagers et de leurs bagages.

5. Aucune disposition de la présente Convention n'interdit à un Etat contractant d'appliquer une autre convention internationale qui est déjà en vigueur à la date de la présente Convention et qui s'applique à titre obligatoire à des contrats de transport portant essentiellement sur un mode de transport autre que le transport par mer. Cette disposition s'applique également à toute révision ou modification ultérieure de ladite convention internationale.

Article 26. Unité de compte

1. L'unité de compte visée à l'article 6 de la présente Convention est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés à l'article 6 sont convertis dans la monnaie nationale d'un Etat suivant la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article peuvent, au moment de la signature ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées à :

12 500 unités monétaires par colis ou par unité de chargement ou
37,5 unités monétaires par kilogramme de poids brut des marchandises.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 du présent article correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle qui est exprimée en unités de compte à l'article 6. Au moment de la signature ou lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ou lorsqu'ils se prévalent de l'option offerte au paragraphe 2 du présent article, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans le résultat de la conversion, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de cette conversion conformément au paragraphe 3 du présent article, selon le cas.

SEPTIEME PARTIE. CLAUSES FINALES

Article 27. Dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est désigné comme dépositaire de la présente Convention.

Article 28. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats, jusqu'au 30 avril 1979, au Siège de l'Organisation des Nations Unies à New York.

2. La présente Convention est sujette à ratification, acceptation ou approbation par les Etats signataires.

3. Après le 30 avril 1979, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion de tous les Etats qui ne sont pas signataires.

4. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 29. Réserves

Aucune réserve à la présente Convention n'est autorisée.

Article 30. Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour tout Etat qui deviendra Etat contractant à la présente Convention après le date du dépôt du vingtième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date du dépôt de l'instrument approprié au nom dudit Etat.

3. Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport par mer qui seront conclus à partir de l'entrée en vigueur de la Convention à son égard.

Article 31. Dénonciation d'autres conventions

1. Au moment où il deviendra Etat contractant à la présente Convention, tout Etat partie à la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles le 25 août 1924, (Convention de 1924) notifiera au Gouvernement belge, en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, qu'il dénonce ladite Convention, en déclarant que la dénonciation prendra effet à la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur à son égard.

2. Lors de l'entrée en vigueur de la présente Convention en vertu du paragraphe 1 de l'article 30, le dépositaire de la présente Convention, notifiera au Gouvernement belge en sa qualité de dépositaire de la Convention de 1924, la date de cette entrée en vigueur ainsi que les noms des Etats contractants à l'égard desquels la Convention est entrée en vigueur.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article s'appliquent mutatis mutandis aux Etats parties au Protocole, signé le 23 février 1968, portant modification de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance signée à Bruxelles le 25 août 1924.

4. Nonobstant les dispositions de l'article 2 de la présente Convention, aux fins du paragraphe 1 du présent article, un Etat contractant pourra, s'il le juge souhaitable, différer la dénonciation de la Convention de 1924 et de la Convention de 1924 modifiée par le Protocole de 1968 pendant une période maximum de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention. Dans ce cas, il notifiera son intention au Gouvernement belge. Pendant cette période transitoire, il devra appliquer aux Etats contractants la présente Convention à l'exclusion de toute autre.

Article 32. Révision et amendements

1. A la demande d'un tiers au moins des Etats contractants à la présente Convention, le dépositaire convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 33. Révision des montants de limitation et
de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 32, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés à l'article 6 et au paragraphe 2 de l'article 26 ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 3 de l'article 26 par d'autres unités, sera convoquée par le dépositaire conformément au paragraphe 2 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.
2. Une conférence de révision sera convoquée par le dépositaire à la demande d'un quart au moins des Etats contractants.
3. Toute décision de la Conférence sera prise à la majorité des deux tiers des Etats participants. L'amendement sera communiqué par le dépositaire à tous les Etats contractants pour acceptation et à tous les Etats signataires de la Convention pour information.
4. Tout amendement adopté entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'année écoulée à compter de son acceptation par les deux tiers des Etats contractants. L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument formel à cet effet auprès du dépositaire.
5. Après l'entrée en vigueur d'un amendement, un Etat contractant qui aura accepté l'amendement sera en droit d'appliquer la Convention telle qu'elle aura été amendée dans ses relations avec les Etats contractants qui, dans un délai de six mois après l'adoption de l'amendement, n'auront pas notifié au dépositaire qu'ils ne sont pas liés par ledit amendement.
6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention sera réputé s'appliquer à la Convention telle qu'elle aura été amendée.

Article 34. Dénonciation

1. Tout Etat contractant peut à tout moment dénoncer la présente Convention par notification écrite adressée au depositaire.

2. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la date de réception de la notification par le depositaire. Lorsqu'une période plus longue est spécifiée dans la notification, la dénonciation prendra effet à l'expiration de la période en question à compter de la date de réception de la notification.

FAIT à Hambourg, le trente et un mars mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul original, dont les textes anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe sont également authentiques.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé la présente Convention.

ANNEXE II

CONSENSUS ADOPTÉ PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

Il est entendu que la responsabilité du transporteur en vertu de la présente Convention est fondée sur le principe de la faute ou de la négligence présumée. Cela signifie qu'en règle générale, la charge de la preuve incombe au transporteur mais que, dans certains cas, les dispositions de la Convention modifient cette règle.

ANNEXE III

RESOLUTION ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES
SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

"La Conférence des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer,
Rappelant avec reconnaissance l'aimable invitation de la République
fédérale d'Allemagne, qui a accueilli la Conférence à Hambourg,

Consciente du fait que les services mis à la disposition de la Conférence
et la généreuse hospitalité accordée aux participants par le Gouvernement de la
République fédérale d'Allemagne et par la Ville libre et hanséatique de Hambourg
ont largement contribué au succès de la Conférence,

Exprime sa gratitude au Gouvernement et au peuple de la République fédérale
d'Allemagne et,

Ayant adopté la Convention sur le transport de marchandises par mer sur
la base d'un projet de convention établi par la Commission des Nations Unies
pour le droit commercial international à la demande de la Conférence des
Nations Unies sur le commerce et le développement,

Exprime sa gratitude à la Commission des Nations Unies pour le droit
commercial international et à la Conférence des Nations Unies sur le commerce
et le développement pour leur remarquable contribution à la simplification et
à l'harmonisation du droit relatif au transport de marchandises par mer et

Décide d'intituler la Convention adoptée par la Conférence :

CONVENTION DES NATIONS UNIES SUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER DE 1978
et

Recommande que les règles qui y sont énoncées soient appelées REGLES DE
HAMBOURG."

TABLEAU SYNOPTIQUE

DES DISPOSITIONS JURIDIQUES

CONCERNANT LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE

DU TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR MER

(établi par le Secrétariat de la CNUCED
à partir du projet de texte)

Article premier. Définitions

Dans la présente Convention :

1. "Transporteur" ou "transporteur contractuel" signifie toute personne par laquelle ou laquelle un contrat de transport de marchandises par mer a été conclu avec un chargeur.
2. "Transporteur subalterne" signifie toute personne à qui le transporteur contractuel a confié l'exécution de tout ou partie du transport des marchandises.
3. "Destinataire" signifie la personne habilitée à prendre livraison des marchandises.
4. "Marchandises" signifie toute sorte de biens, y compris les animaux vivants; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette, dans une unité de transport similaire, ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" comprend l'unité de transport ou ledit emballage fourni par le chargeur.
5. "Contrat de transport" signifie un contrat par lequel un transporteur s'engage envers un chargeur, contre paiement d'un fret, à déplacer une marchandise déterminée par mer d'un port à un autre où les marchandises doivent être livrées.
6. "Connaissance" signifie un document faisant preuve d'un contrat de transport de marchandises par mer et constatant la prise en charge ou la mise à bord de ces marchandises par le transporteur ainsi que l'engagement de celui-ci de délivrer ces marchandises contre remise de ce document. Cet engagement résulte d'une mention dans le document stipulant que les marchandises doivent être délivrées à l'ordre d'une personne donnée, ou à ordre, ou au porteur.

Article premier

Dans la présente convention, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

- a) "Transporteur" comprend le propriétaire du navire ou l'affréteur, partie à un contrat de transport avec un chargeur.

c) "Marchandises" comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée.

b) "Contrat de transport" s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissance ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissance ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissance.

d) "Navire" signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer.

Voir l'Article 4.1 concernant la définition de "transport de marchandises"

Article 2

Sous réserve des dispositions de l'Article 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement desdites marchandises, responsable de leur intégrité, de leur solidité et d'obligation, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énumérés.

1. Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

- Nettoyer le navire en état de navigabilité;
- Convoyer le matériel, équiper et approvisionner le navire;
- Approprier et attacher en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, pour leur réception, transport et conservation.

2. Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera de façon appropriée et soignée au chargement, au déchargement, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

CONVENTION DE 1924

PROTOCOLE DE 1968

Article 10

Article 4

Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout contrat de transport maritime par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

L'article 10 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :

"Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tout contrat de transport maritime par mer entre ports relevant de deux Etats différents, quand :

- Le contrat est conclu dans un Etat contractant; ou
- Le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant; ou
- Le contrat est conclu dans un Etat contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant.

"Le contrat est conclu dans un Etat contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant."

"Chaque Etat contractant appliquera les dispositions de la présente Convention aux transports maritimes mentionnés ci-dessus."

"Le présent article ne porte pas atteinte au droit d'un Etat contractant d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux transports maritimes non visés par les alinéas précédents."

Article 5

Aucune disposition de la présente Convention ne s'applique aux chartes-parties, mais si des chartes-parties contiennent des dispositions qui sont en contradiction avec les dispositions de la présente Convention, il est tenu compte de ces dispositions.

Article 2. Domaine d'application

1. Les dispositions de la présente Convention s'appliqueront à tous les contrats de transport de marchandises par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

- Le port de chargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou
- Le port de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou
- L'un des ports à option de déchargement prévu dans le contrat de transport est situé dans un Etat contractant, ou
- Le contrat est conclu dans un Etat contractant, ou
- Le contrat est conclu dans un Etat contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat contractant.

2. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat de transport maritime par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

- Le contrat est conclu dans un Etat non contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat non contractant; ou
- Le contrat est conclu dans un Etat non contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat non contractant.

3. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat de transport maritime par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

- Le contrat est conclu dans un Etat non contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat non contractant; ou
- Le contrat est conclu dans un Etat non contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat non contractant.

4. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat de transport maritime par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

- Le contrat est conclu dans un Etat non contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat non contractant; ou
- Le contrat est conclu dans un Etat non contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat non contractant.

5. Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au contrat de transport maritime par mer entre ports relevant de deux Etats différents lorsque :

- Le contrat est conclu dans un Etat non contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat non contractant; ou
- Le contrat est conclu dans un Etat non contractant et le transport a lieu au départ d'un port d'un Etat non contractant.

DEUXIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Article 4. Durée de la responsabilité

1. "Transport de marchandises" couvre la période pendant laquelle les marchandises sont sous la garde du transporteur au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, les marchandises sont réputées sous la garde du transporteur à compter de l'instant où-ci les a prises en charge jusqu'au moment où il en a effectué la livraison, soit :

a) En remettant les marchandises au destinataire,

b) Dans les cas où le destinataire ne prend pas livraison des marchandises, en les mettant à la disposition du destinataire conformément au contrat ou à la législation ou aux usages particuliers à ce cas relatifs applicables au port de déchargement,

c) En remettant les marchandises à une autorité ou à d'autres tiers auxquelles elles doivent être remises conformément aux lois et règlements applicables au port de déchargement.

3. Dans les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, la mention du transporteur ou du destinataire s'entend en outre des préposés, des mandataires ou des autres personnes agissant sur les instructions du transporteur et du destinataire respectivement.

Article 5

a) "Transport de marchandises" couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

Article 6

Aucune disposition de la présente Convention ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'inclure dans le contrat des stipulations, conditions, clauses ou autres dispositions qui ont pour objet d'exclure ou de limiter la responsabilité du transporteur pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention, antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

Article 6

Nonobstant les dispositions des articles précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées, qu'elles qu'elles soient, de passer un contrat quelconque sous des conditions qui concernent la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises. Les stipulations de ce contrat ne s'appliquent au transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quand à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, au déchargement, ou à la garde des marchandises. Les stipulations de ce contrat ne peuvent qu'en ce cas aucun connaissance n'ait été ou ne soit donnée et les conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Tout convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Il est toutefois convenu que cet article ne s'applique pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

Article 2

L'article 4, paragraphe 5, sera modifié et remplacé par le texte suivant :

"a) A moins que la nature et la valeur des marchandises n'aient été déclarées par le transporteur, l'engin sera considéré comme étant inclus dans cette déclaration au titre de la marchandise, à moins qu'il n'ait été inséré dans le connaissement, par le transporteur, comme le navire, de sorte qu'il ne puisse être considéré comme un objet distinct des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 Frs par colis ou unité ou 10 000 Frs par kilogramme de poids brut de la marchandise, à moins qu'il n'ait été inséré dans le connaissement, à la limite la plus élevée étant applicable.

"b) La somme totale due sera calculée par référence à la valeur des marchandises au lieu et au jour où elles sont déchargées conformément au présent article. Si la marchandise est emballée, la somme sera calculée sur la valeur de la marchandise est déchargée, à moins qu'il n'ait été inséré dans le connaissement, par le transporteur, comme le navire, de sorte qu'il ne puisse être considéré comme un objet distinct des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 Frs par colis ou unité ou 10 000 Frs par kilogramme de poids brut de la marchandise, à moins qu'il n'ait été inséré dans le connaissement, à la limite la plus élevée étant applicable.

"c) Lorsqu'un cadre, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour transporter des marchandises, cet engin sera considéré comme étant inclus dans cette déclaration au titre de la marchandise, à moins qu'il n'ait été inséré dans le connaissement, par le transporteur, comme le navire, de sorte qu'il ne puisse être considéré comme un objet distinct des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à l'équivalent de 10 000 Frs par colis ou unité ou 10 000 Frs par kilogramme de poids brut de la marchandise, à moins qu'il n'ait été inséré dans le connaissement, à la limite la plus élevée étant applicable.

...

"r) La déclaration mentionnée à l'alinéa 4 de ce paragraphe, insérée dans le connaissement constituera une preuve de la responsabilité du transporteur, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Article 4.5

5. Le transporteur comme le navire ne sera responsable des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme dépassant 100 livres sterling par colis ou unité, ou l'équivalent de cette somme en une autre monnaie, à moins qu'il n'ait été inséré dans le connaissement, par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sans preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Article 6. Limites de la responsabilité

Variante A

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement.

Variante B

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte ou dommage aux marchandises conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'exclut pas le double du fret.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut donner lieu au paiement d'une indemnité supérieure à la limite établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

Variante C

1. La responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de l'article 5 sera limitée à une somme équivalant à (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues, endommagées ou livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au connaissement comme étant inclus dans cette déclaration au titre de la marchandise, à moins qu'il n'ait été inséré, ci-dessus, les marchandises contenues dans cet engin seront considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ludit engin sera considéré, s'il n'est pas inclus dans le transporteur en n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

PROTOCOLE DE 1968

Article 2

g) Par convention entre le transporteur et le capitaine du navire, le porteur et le chargeur, d'autres sommes maximales que celles mentionnées à l'alinéa a) de ce paragraphe, peuvent être déterminées, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

h) Le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le comattement le chargeur a fait une déclaration fautive de leur valeur.

CONVENTION DE 1924

Article 1

Par convention entre le transporteur, le capitaine du navire, le porteur et le chargeur, une somme maximale différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

h) Le transporteur ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le comattement le chargeur a fait sciemment une déclaration fautive de leur valeur.

Variantes B

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de la perte, du dommage ou du retard des marchandises est limitée à une somme équivalente à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excède pas :

Somme maximale X : la double du fret.

Y : une somme équivalente à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises livrées tardivement, la limite la plus élevée étant applicable.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne dépassera la limite maximale établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Le calcul de la limite la plus élevée aux fins du paragraphe 1 du présent article se fait selon les règles ci-après :

a) Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, tout colis ou unité énuméré au comattement comme étant contenu dans un tel engin sera considéré comme un colis ou une unité, à moins que les marchandises contenues dans cet engin soient considérées comme un colis ou une unité.

b) Lorsque cet engin lui-même a été perdu ou endommagé, ledit engin sera considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité distincte.

Variantes Z

1. a) La responsabilité du transporteur pour le préjudice résultant de toute perte, du dommage ou du retard des marchandises est limitée à une somme équivalente à (...) francs par colis ou par unité de chargement ou (...) francs par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable.

b) La responsabilité du transporteur en cas de retard à la livraison conformément aux dispositions de l'article 5 n'excède pas la double du fret.

c) En aucun cas, le cumul des indemnités prévues aux alinéas a) et b) du présent paragraphe ne peut dépasser la limite maximale établie en vertu de l'alinéa a) du présent paragraphe en cas de perte totale des marchandises pour le transport desquelles la responsabilité du transporteur est engagée.

2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout engin similaire est utilisé pour grouper des marchandises, la limitation par colis ou par unité de chargement ne s'applique pas.

Les marchandises ci-dessus sont à transférer à la suite de toutes les variantes :

Par France, il faut entendre une unité consistant en 69,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin.

La somme visée au paragraphe 1 du présent article sera convertie dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction ou du tribunal arbitral saisi, sur la base du cours officiel en vigueur à la date du jugement ou de la sentence arbitrale. Au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, l'autorité compétente de l'Etat intéressé déterminera le cours qui sera considéré comme cours officiel aux fins de la présente Convention.

Article 3

Les unités monétaires dont il s'agit dans la présente Convention s'entendent valeur or.

Ceux des Etats contractants où la livre sterling est la monnaie officielle, les unités monétaires se réfèrent au droit de convertir en chiffres ronds, d'après leur système monétaire, les sommes indiquées en livres sterling dans la présente Convention.

Les lois nationales peuvent réserver au débiteur la faculté de payer en monnaie nationale, à l'expiration, d'après la cour du change au jour de l'arrivée du navire au port de débarquement de la marchandise dont il s'agit.

Article 7. Recours judiciaires

1. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur concernant les pertes ou dommages aux marchandises transportées, ou se référant à la livraison, que l'incident soit fondé sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle.

2. Si une telle action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur, ce préposé ou mandataire, s'il prouve avoir agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

3. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et des personnes visées au paragraphe précédent ne dépassera pas la limite de responsabilité prévue par la présente Convention.

Article 2. Remplacement l'article 4.2

70) Par France, il faut entendre une unité consistant en 69,5 milligrammes d'or, au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion officielle de la monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisi du litige.

Article 1

Entre les articles 4 et 5 de la Convention, il faut insérer un article 4 bis libellé comme suit :

71. Les exonérations et limitations prévues par la présente Convention sont applicables à toute action contre le transporteur en matière de responsabilité contractuelle des marchandises faisant l'objet d'un contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle.

72. Si une telle action est intentée contre un préposé du transporteur, ce préposé pourra se prévaloir des exonérations et des limitations de responsabilité que le transporteur peut invoquer en vertu de la Convention.

73. L'ensemble des montants mis à la charge du transporteur et de ses préposés ne dépassera pas dans ce cas la limite prévue par la présente Convention.

Article 2. Remplacement l'article 4.5

74) Si le transporteur, le navire ou l'un des préposés du navire n'avait le droit de s'exonérer de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit déléguement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 3. Remplacement l'article 4 bis

76. Toutefois, le préposé ne pourra invoquer la présente Convention si l'acte ou l'omission dont il s'agit est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit déléguement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 5. Définition du droit de limiter la responsabilité

Le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 4 si l'acte ou l'omission qui a causé le dommage a été commis avec l'intention de provoquer ces dommages ou si le transporteur a agi de mauvaise foi en négligeant de prendre les mesures nécessaires pour éviter ces dommages. Le préposé ou mandataire du transporteur ne pourra pas davantage se prévaloir de cette limitation de responsabilité si l'acte ou l'omission qui a causé le dommage a été commis avec l'intention de provoquer ces dommages, soit déléguement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

ARTICLE 7. MARCHANDISES EN PONTE

1. Le transporteur n'est autorisé à transporter les marchandises en pontée que si ce transport est effectué conformément à un accord avec le chargeur, aux usages particuliers à ce commerce ou aux règlements en vigueur.
2. Si le transporteur et le chargeur sont convenus que les marchandises seront transportées en pontée ou pourront l'être, le transporteur en fera mention au connaissement ou sur tout autre document faisant preuve de contrat de transport. En l'absence d'une telle mention, le transporteur aura la charge d'établir qu'un accord pour le transport en pontée a été conclu. Le transporteur ne peut invoquer le droit d'invoquer un tel accord à l'égard d'un tiers qui a acquis la bonne foi un connaissement.
3. Lorsque les marchandises ont été transportées en pontée contrairement aux dispositions du paragraphe du présent article, le transporteur est responsable, conformément aux dispositions de l'article 8, des dommages causés par les marchandises transportées. Les marchandises qui résultent des risques inhérents au transport en pontée. Il en est de même lorsque le transporteur n'est pas, conformément au paragraphe 2 du présent article, en droit d'invoquer un accord pour le transport en pontée à l'égard d'un tiers qui a acquis de bonne foi un connaissement.
4. Un transport de marchandises effectué en pontée contrairement à un accord stipulant expressément que le transport doit être effectué en cale sera considéré comme un acte ou une omission du transporteur au sens de l'article 8.

Article 10. Responsabilité du transporteur contractuel et du transporteur substitut

1. Lorsque le transporteur contractuel a confié l'exécution du transport ou d'une partie de celui-ci à un transporteur substitué, le transporteur contractuel n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport conformément aux dispositions de la présente Convention. Pour la partie du transport effectuée par le transporteur substitué, le transporteur contractuel est responsable des actes et omissions commises par le transporteur substitué et par ses préposés et mandataires dans l'exercice de leurs fonctions.
2. Le transporteur substitué est lui aussi responsable du transport par lui effectué conformément aux dispositions de la présente Convention. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 8 s'appliquent également au transporteur substitué et s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur substitué.
3. Tout accord particulier liant le transporteur contractuel des obligations qui ne lui incombent pas en vertu de la présente Convention, ou liant le transporteur substitué avec le transporteur contractuel, est de nul effet à l'égard du transporteur substitué s'il ne l'accepte expressément et par écrit.
4. Lorsque le transporteur contractuel et le transporteur substitué sont tenus l'un et l'autre et pour autant qu'ils sont responsables, leur responsabilité est conjointe et solidaire.
5. Le total des sommes recouvrables auprès du transporteur contractuel, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ne peut dépasser les limites précisées dans la présente Convention.
6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à tout droit de recours entre le transporteur contractuel et le transporteur substitué.

Voir à l'article 1 c) la définition de "marchandises".

Article 11. Transport par transporteurs successifs

1. Lorsqu'un contrat de transport prévoit que le transporteur contractuel n'effectuera qu'une partie du transport auquel s'applique le contrat et que le reste du contrat sera exécuté par une personne autre que le transporteur contractuel, la responsabilité du transporteur contractuel s'étend à la partie du transport sublégué est déterminée conformément aux dispositions de l'article 10.

2. Toutefois, le transporteur contractuel peut s'exonérer de sa responsabilité pour perte, avarie ou retard à la livraison des marchandises qui ont été causés par des événements que le transporteur contractuel ne peut empêcher, à condition qu'il prouve que ladite perte, avarie ou ledit retard à la livraison ont été ainsi causés.

TROISIEME PARTIE. RESPONSABILITE DU CHARGEUR

Article 12. Règle générale

Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur, si ces pertes ou dommages ne résultent de la faute ou de la négligence du chargeur ou de ses préposés ou mandataires.

Article 4.3

3. Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendront ou résulteront de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

Article 13. Règles particulières sur les marchandises dangereuses

1. Lorsqu'il remet des marchandises dangereuses au transporteur, le chargeur devra informer ce dernier de la nature des marchandises et, si besoin est, indiquer leur caractère dangereux et les précautions à prendre. Le chargeur devra, chaque fois que cela est possible, apposer sur ces marchandises une marque ou étiquette appropriée indiquant qu'elles sont dangereuses.

2. Les marchandises dangereuses peuvent à tout moment être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité lorsqu'il les a chargées dans un emballage approprié et qu'il a rempli les obligations qui lui incombent en vertu des ordonnances auxquelles le transporteur est tenu. Toutefois, si le transporteur est surpris sans que le transporteur ait eu connaissance de leur nature ou de leur caractère, le chargeur sera responsable de tous dommages et dépenses découlant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement.

3. Néanmoins, si de telles marchandises dangereuses embarquées alors qu'on commettait la nature et le caractère deviennent un danger pour le navire ou la cargaison, elles peuvent de la même façon être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, selon ce qu'exigent les circonstances, sans que celui-ci ait à verser d'indemnité, si ce n'est du chef d'avaries communes, s'il y a lieu.

Article 4.6

6. Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse, à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissance de leur nature ou leur caractère, pourront à leur avertissement être débarquées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur venait à causer un dommage au navire ou à la cargaison, le transporteur ne sera pas responsable de ce dommage ou de l'avarie commune, s'il y a lieu.

QUATRIÈME PARTIE. DOCUMENTS DE TRANSPORT

Article 14. Délivrance du connaissement

1. Lorsque les marchandises ont été prises en charge par le transporteur contractuel ou le transporteur substitué, le transporteur contractuel doit délivrer au chargeur, sur sa demande un connaissement portant entre autres les mentions précisées à l'article 15.
2. Le connaissement peut être signé par une personne ayant reçu pouvoir du transporteur contractuel. Un connaissement signé par le capitaine du navire ou par le capitaine d'un aéronef est réputé avoir été signé pour le compte du transporteur contractuel.

Article 15. Contenu du connaissement

1. Le connaissement doit contenir, entre autres choses, les indications suivantes :

a) Le contenu global des marchandises, les marques principales nécessaires à leur identification, le nombre de colis ou de boîtes, le nombre de paquets, le nombre de caisses, leur quantité, autrement exprimée, telles que des indications ont été fournies par le chargeur;

b) L'état apparent des marchandises;

c) Le nom et l'établissement principal du transporteur;

d) Le nom du chargeur;

e) Le destinataire s'il est désigné par le chargeur;

f) Le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises au port de chargement;

g) Le port de déchargement en vertu du contrat de transport;

h) Le nombre d'exemplaires originaux du connaissement;

i) Le lieu d'émission du connaissement;

j) La signature du transporteur ou d'une personne agissant en son nom la signature peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, apposée par perforation, par tampon sous réserve qu'elle soit accompagnée d'un autre moyen mécanique ou électronique, si la loi du pays où le connaissement est émis l'autorise;

k) Le fret dans la mesure où il doit être payé par le destinataire, ou toute indication que le fret est dû par le destinataire; et

l) La mention visée au paragraphe 3 de l'article 23.

Article 16

3. Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer au chargeur un connaissement portant, entre autres choses :

a) Les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles ont été fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne soit effectué. Les marques principales doivent être imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises, les colis ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) Ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant les cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) L'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Article 3.7

7. Lorsque les marchandises auront été chargées, le commissionnaire qui délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur sera, si le chargeur le demande, un commissionnaire libellé "sbarqué", pourvu que, si le chargeur le demande, le commissionnaire libellé "sbarqué" soit, si le chargeur le demande, un commissionnaire libellé "sbarqué". Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annuler au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, la ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, lorsque ces renseignements sont exacts. Le document ainsi modifié sera un commissionnaire libellé "sbarqué", considéré aux fins de cet article comme constituant un commissionnaire libellé "sbarqué".

2. Une fois que les marchandises sont à bord, si le chargeur le demande, le transporteur doit délivrer au chargeur un commissionnaire "sbarqué" qui, en sus des indications prévues au paragraphe 1 du présent article, doit mentionner que les marchandises sont à bord d'un ou de plusieurs navires identifiés, ainsi que la date ou les dates de chargement. Le document ainsi délivré peut être annulé par le chargeur, si le chargeur le demande, et former titre concernant les marchandises, le chargeur doit, à la demande du transporteur, restituer à celui-ci ce document en échange du commissionnaire "sbarqué". Pour satisfaire à la demande du chargeur, le transporteur peut modifier tout document précédemment délivré, à condition que le document ainsi modifié comporte tous les renseignements exigés pour un commissionnaire "sbarqué".

3. Le dédit d'une ou plusieurs mentions visées par le présent article n'affecte pas la validité du commissionnaire.

PROTOCOLE DE 1969

TEXTE COMMUN

CONVENTION DE 1924

Article 3.3 (clause conditionnelle)

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur, ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le commissionnaire, des marques, un nombre, une quantité ou un poids des marchandises, si le chargeur ne peut pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

Article 16. Commissionnaire à réverser et force probante

1. Si un commissionnaire porte des indications particulières concernant la nature, la quantité, les marques principales, le nombre de colis ou d'unités ou le poids ou la quantité des marchandises, dont le transporteur ou la personne détenant le commissionnaire en son nom sait ou a des raisons de soupçonner qu'elles ne représentent pas exactement les marchandises qu'il a effectivement prises en charge ou dont il a eu connaissance, le transporteur ou ladite personne doit faire mention spéciale de ces raisons ou des circonstances, ou de l'absence de moyens de contrôle suffisants.

2. Lorsque le transporteur ou la personne détenant le commissionnaire en son nom ne fait pas mention dans celui-ci de l'état apparent des marchandises, il est réputé avoir mentionné dans le commissionnaire que les marchandises étaient en bon état apparent.

3. A l'exception des indications pour lesquelles a été faite une réserve autorisée en vertu du paragraphe 1 du présent article et dans les listes de cette réserve :

- le commissionnaire fait foi, sauf preuve contraire, de la prise en charge ou, dans le cas d'un commissionnaire "sbarqué", de la mise à bord par le transporteur des marchandises telles qu'elles sont dérites dans le commissionnaire;
- la preuve contraire par le transporteur n'est pas admise lorsque le commissionnaire a été transmis à un tiers, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises données au commissionnaire.

Article 1.1

ENLÈVEMENT Article 3.4

1. A l'article 3.4, il y a lieu d'ajouter le texte suivant :

"Toutefois, la preuve contraire n'est pas admise lorsque le commissionnaire a été transféré à un tiers, y compris tout destinataire, qui a agi de bonne foi."

Article 19. - Avis de perte, de dommage ou de retard

1. A moins qu'un avis de pertes ou dommages spécifiant la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette réclamation constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption que le dommage a été subi par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites dans le document de transport éventuel.
2. Lorsque les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné par écrit dans les dix jours suivant le jour où la livraison a été achevée.
3. L'avis doit être inutile si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.
4. En cas de perte ou dommage certain ou présumé, le transporteur et le destinataire se doivent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour procéder à l'inspection de la marchandise et à la vérification du nombre des colis.
5. Aucune indemnité n'est payable pour retard si la livraison a moins qu'un avis préalable, à partir du jour où le transporteur a livré la marchandise au destinataire, d'un délai de 21 jours à compter de la date où les marchandises ont été remises au destinataire.
6. Si les marchandises ont été livrées par un transporteur substitué, tout avis donné à celui-ci en vertu du présent article aura le même effet que s'il avait été donné au transporteur titulaire.

Article 20. - Prescription de l'action

1. Le transporteur sera déchargé de toute responsabilité en ce qui concerne le transport conformément à la présente Convention, à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai [d'un an] [de deux ans].
- a) Dans le cas de perte partielle ou de dommages subis par les marchandises ou de retard, à partir du jour où le transporteur a livré la dernière des marchandises couvertes par le contrat;
- b) Dans tous les autres cas, à partir du quatre-vingt-dixième jour suivant la date à laquelle le transporteur a livré les marchandises ou, s'il ne l'a pas fait, suivant la date à laquelle le contrat a été établi.

2. Le jour indiqué comme point de départ du délai de prescription n'est pas compris dans le délai.
3. Le délai de prescription peut être prolongé par une déclaration du transporteur ou par vote d'accord entre les parties postérieurement à l'événement qui a donné lieu à l'action. La déclaration ou l'accord doivent être faits par écrit.
4. Les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article s'appliquent selon les cas à toute responsabilité du transporteur substitué ou des préposés ou mandataires du transporteur ou du transporteur substitué.

5. Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours ou à la personne qui exerce l'action récursoire à régler la réclamation ou à elle-même requérir l'application de la prescription.

Article 16

6. A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes et dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou au destinataire au plus tard au moment où les marchandises sont remises au destinataire, cette réclamation constitue, jusqu'à preuve contraire, une présomption que le dommage a été subi par le transporteur en bonne condition et telles qu'elles sont décrites au moment de l'embarquement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la livraison.

Les réserves écrites sont inutilles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En cas de pertes ou dommages certains ou présumés, le transporteur et le réceptonnaire se doivent réciproquement toutes les facilités raisonnables pour inspection de la marchandise et de la vérification du nombre de colis.

CONVENTION DE 1964

Article 3-6

En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une procédure judiciaire ou arbitrale ne soit intentée dans un délai [d'un an] [de deux ans] à compter de la date à laquelle elles eussent dû être livrées.

Article 3-2 remplaçant l'article 3-6

2. A l'article 3, paragraphe 6, le quatrième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

"Bonne réserve des dispositions du paragraphe 6 du présent article, le transporteur ne sera responsable en tout cas déchargé de toute responsabilité quelconque relativement aux marchandises, à moins qu'une action ne soit intentée dans un délai [d'un an] [de deux ans] à compter de la date à laquelle elles eussent dû être livrées. Ce délai peut toutefois être prolongé par un accord conclu entre le transporteur et le réceptonnaire à l'événement qui a donné lieu à l'action."

Article 3-3 complétant l'article 3

3. A l'article 3, il y a lieu d'ajouter après le paragraphe 6 un paragraphe 6 bis libellé comme suit :
"Les actions récursoires pourront être exercées même après l'expiration du délai prévu au paragraphe précédent, si elles le sont dans le délai déterminé par la loi du Tribunal saisi de l'affaire. Toutefois, ce délai ne pourra être inférieur à quatre-vingt-dix jours ou à la personne qui exerce l'action récursoire à régler la réclamation ou à elle-même requérir l'application de la prescription."

Article 21. Compétence

1. Pour tout litige auquel le contrat de transport donne lieu, le demandeur peut, à son choix, intenter une action dans un Etat contractant sur le territoire duquel est situé :

- a) L'établissement principal du défendeur ou, à défaut, sa résidence habituelle;
- b) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu;
- c) Le port de chargement;
- d) Le port de déchargement;
- e) Tout lieu désigné dans le contrat de transport.

2. a) Nonobstant les dispositions précédentes du présent article, une action peut être intentée devant le Tribunal de tout port d'un Etat contractant où la marchandise a été livrée, si ladite marchandise est destinée à être livrée en vigueur dans cet Etat. Toutefois, dans un pareil cas, à la requête du défendeur, le demandeur doit porter l'action à son choix devant l'une des juridictions mentionnées au paragraphe 1 du présent article pour quelle statue sur la demande, mais le défendeur ne peut invoquer la garantie suffisante pour assurer le paiement de toutes sommes qui pourraient être attribuées au demandeur aux termes d'un jugement rendu par la suite dans ladite affaire;

b) Le Tribunal du lieu de la mise statutuera sur le point de savoir si et dans quelle mesure la garantie est suffisante.

3. Aucune action concernant un litige né du contrat de transport ne peut être intentée en un lieu non spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Les dispositions qui précèdent ne font pas obstacle à la compétence des tribunaux des Etats contractants sur les mesures provisoires ou conservatoires.

4. a) Lorsqu'une action a été intentée devant un tribunal compétent en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article ou lorsqu'un jugement a été rendu par un tel tribunal, il ne sera pas engagé de nouvelle action entre les mêmes parties et sur le même objet devant un autre tribunal, à moins que le jugement du tribunal devant lequel la première action a été intentée ne soit pas exécutoire dans le pays où la nouvelle procédure est engagée;

b) Aux fins du présent article, les mesures ayant pour objet d'obtenir l'exécution d'un jugement ne sont pas considérées comme l'engagement d'une nouvelle action.

- c) Aux fins du présent article, le renvoi d'une action devant un autre tribunal dans le même pays n'est pas considéré comme l'engagement d'une nouvelle action.
- d) Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, tout second d'élection de domicile par les parties après qu'un litige est né du contrat de transport est réputé valable.

Article 22. Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties pourront convenir que tout litige pouvant découler d'un contrat de transport sera renvoyé à l'arbitrage.
2. La procédure de l'arbitrage sera engagée, au choix du demandeur :
 - a) Soit en un lieu sur le territoire d'un Etat dans lequel est situé
 - i) Le port de chargement ou le port de déchargement, ou
 - ii) L'établissement principal du défendeur, ou, à défaut, sa résidence habituelle, ou
 - iii) Le lieu où le contrat a été conclu, à condition que le défendeur y ait un établissement, une succursale ou une agence par l'intermédiaire duquel le contrat a été conclu,
 - b) Soit en tout autre lieu désigné par la clause ou le pacte compromissoire.
3. L'arbitre ou le tribunal arbitral doit appliquer les règles de la présente Convention.
4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées être incluses dans toute clause ou pacte compromissoire, et toute disposition d'une telle clause ou pacte qui y serait contraire sera réputée nulle et non avenue.
5. Rien dans le présent article n'affectera la validité de tout accord relatif à l'arbitrage passé par les parties après survenance du litige découlant du contrat de transport.

SEPTIEME PARTIE. DISPOSITIONS MERCOMMERCE A LA CONVENTION

Article 23. Clauses contractuelles

1. Toute stipulation, qu'elle figure dans un contrat de transport, dans un comissament ou tout autre document constatant le contrat de transport est nulle pour autant qu'elle déroge directement ou indirectement aux dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité du transporteur, à l'indemnité des autres dispositions du contrat ou document où elle figure. Une clause débauchant le bénéfice de l'assurance des marchandises, ou toute autre clause similaire, est nulle.

2. Renouvent les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le transporteur peut augmenter sa responsabilité et ses obligations telles qu'elles sont prévues par la présente Convention.

3. Lorsqu'un comissament ou tout autre document écrit constatant le contrat de transport est saisi, celui-ci doit contenir une mention selon laquelle le transporteur est en préjudice du chargement ou du destinataire est nulle.

4. Lorsque l'ayant droit à la marchandise a subi un préjudice résultant d'une stipulation nulle en vertu du présent article ou de l'omission de la mention prévue au paragraphe précédent, le transporteur est tenu de payer à l'ayant droit à la marchandise, conformément à la présente Convention, l'éventuel complément de réparation dû afin d'obtenir l'entière réparation de toute perte, dommage ou retard subi par la marchandise. Le but d'exercer son droit, sous réserve que les frais encourus dans la procédure au cours de laquelle la disposition ci-dessus est invoquée soient déterminés conformément au droit appliqué par le tribunal saisi de l'affaire.

Article 24. Avaries communes

Rien dans la présente Convention n'empêche l'application des dispositions relatives aux avaries communes figurant au contrat de transport ou dans la législation nationale, à moins que le destinataire doit contribuer aux avaries communes le transporteur sans d'indemnité des autres dispositions de la présente Convention relatives à la responsabilité pour pertes ou dommages causés aux marchandises.

Article 25

8. Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport emportant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises provenant de négligence, faite ou manquement aux devoirs ou obligations décidées dans cet article ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prévoit la présente Convention est nulle. Une clause octroyant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause similaire sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

Article 26

Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'accepter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres pourraient être imposés par la loi ou par le règlement d'abandon ou cette augmentation soit insérée dans le comissament dérivé au chargement.

Article 27

Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un comissament d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

PROTOCOLE DE 1968

CONVENTION DE 1924

Article 23. Autres conventions

1. La présente Convention n'affecte aucunement les droits ou obligations du transporteur, du transporteur subsidiaire et de leurs préposés et mandataires résultant des conventions conclues entre eux ou de tout accord relatif à la responsabilité de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.
2. Il n'y aura pas lieu à responsabilité en vertu des dispositions de la présente Convention à moins d'un dommage causé par un accident nucléaire et l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage :
 - a) En application soit de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité des tiers dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle qu'elle a été modifiée par son Protocole additionnel du 28 janvier 1964, soit de la Convention de Vienne du 21 mai 1965 concernant la responsabilité civile pour les dommages nucléaires, ou
 - b) En vertu des dispositions de droit interne régissant la responsabilité pour ces dommages, à condition toutefois que lesdites dispositions soient à tous égards aussi favorables pour les personnes pouvant être lésées par de tels dommages que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne.

Les clauses finales de la Convention de 1924 et du Protocole de 1968 ont été supprimées.

Article 4. Remplacement l'article 2

L'article 9 de la Convention est remplacé par la disposition suivante :
 "La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions conclues entre les propriétaires de navires de mer régissant la responsabilité pour dommages nucléaires."

Article 6

Les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'aux obligations des propriétaires de navires de mer qui résultent de toute loi en vigueur en ce moment relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

TABLEAUX DRESSES PAR LES U.S.A.

DOCUMENTS DE TRAVAIL EN VUE DE LA
CONFERENCE DE HAMBOURG
DE MARS 1978

- Coût de l'inflation sur les importations et les exportations au niveau mondial et ses conséquences sur les limites fixées par le Protocole de 1968 -

 - Tableaux faisant apparaître en % la valeur et le poids des marchandises transportées par voie maritime qui seraient susceptibles de donner lieu à indemnisation, en fonction de différentes hypothèses de limites de responsabilité -
-

FIRST COMMITTEE

UNITED STATES OF AMERICA

Article 6
and alternative article 6

Note: The attached tables, United States Oceanborne Trade, summarize both United States export and import trade by ocean vessel in recent years (1974 and 1975, and in 1976 exports only, since the import data are not yet available). Each table provides data for the year indicated, giving at a specific value in United States dollars per pound, SDRs per pound, and SDRs per kilogramme of shipping value and shipping weight transported by ocean vessel in United States foreign trade. The conversion from United States dollars to SDRs in these tables was made at 1 SDR = \$1.20, approximately the average year end value for 1974 and 1975, the two years for which both export and import data is available. The current conversion rate is approximately 1 SDR = \$1.21.

The summary tables were prepared from United States Bureau of the Census data using the following procedure for both exports and imports. The average dollar value per pound for each four digit commodity group (approximately 600 for both exports and imports) was calculated and then the commodity groups were arrayed in ascending order of magnitude by this value. The cumulative value and shipping weight for each commodity group and for all commodity groups with a lesser average dollar value per pound was determined for each commodity group. These figures were divided by the total value and total shipping weight, respectively, to yield the cumulative percentage of total value and total shipping weight for each commodity group and all commodity groups with a lesser average dollar value per pound. The data in the summary tables are the percentages determined by the above method at specific dollar values per pound. The dollar values were then converted into SDRs per pound and SDRs per kilogramme.

The most significant data in the summary tables for purposes of determining liability under the proposed convention is the cumulative percentage of shipping value, since it is the value of the cargo that is insured, not the weight.

EXPORTS					IMPORTS				
Dollars per Pound	SDR's per Pound	SDR's per Kilogram	Cumulative % of Shipping Value	Cumulative % of Shipping Weight	Cumulative % of Shipping Value	Cumulative % of Shipping Weight			
.10	.08	.18	30.7	80.3	35.9	89.6			
.20	.17	.37	44.0	91.2	46.7	94.7			
.30	.25	.55	51.5	94.3	51.1	96.0			
.40	.33	.73	56.2	95.8	54.3	96.7			
.50	.42	.92	61.2	96.9	57.6	97.3			
.60	.50	1.10	63.2	97.3	61.0	97.7			
.70	.58	1.29	65.1	97.6	64.6	98.1			
.80	.67	1.47	65.9	97.7	65.1	98.2			
.90	.75	1.65	67.4	97.9	67.6	98.4			
1.00	.83	1.84	68.1	98.1	71.3	98.7			
1.10	.92	2.02	69.8	98.2	72.9	98.8			
1.20	1.00	2.20	75.1	98.6	81.0	99.4			
1.30	1.08	2.39	78.9	98.9	82.3	99.4			
1.40	1.17	2.57	83.0	99.3	82.9	99.5			
1.50	1.25	2.76	83.3	99.3	83.6	99.5			
1.60	1.33	2.93	83.6	99.3	84.0	99.5			
1.70	1.42	3.12	84.5	99.4	85.9	99.6			
1.80	1.50	3.31	85.5	99.4	87.9	99.7			
1.90	1.58	3.49	87.0	99.5	88.4	99.7			
2.00	1.67	3.67	89.7	99.7	88.8	99.7			
2.10	1.75	3.86	90.7	99.7	89.9	99.8			
2.20	1.83	4.04	90.7	99.7	90.1	99.8			
2.30	1.92	4.23	92.3	99.8	90.8	99.8			
2.40	2.00	4.41	92.8	99.8	91.0	99.8			
2.50	2.08	4.59	93.2	99.8	91.2	99.8			
2.60	2.17	4.78	93.2	99.8	91.3	99.8			
2.70	2.25	4.96	93.8	99.9	91.4	99.8			
2.80	2.33	5.14	94.2	99.9	92.3	99.8			
2.90	2.42	5.33	94.8	99.9	93.1	99.9			
3.00	2.50	5.51	94.9	99.9	93.3	99.9			
4.00	3.33	7.35	96.3	99.9	98.7	99.9			
5.00	4.17	9.19	97.6	99.9	99.1	99.9			

1 SDR = US \$ 1.20
 US \$ 1.00 = .8333 SDR
 1 kilogram =
 2.2046 pounds

U.S. Oceanborne Trade - 1975

EXPORTS					IMPORTS				
Dollars per pound	SDR's per pound	SDR's per kilogram	Cumulative % of Shipping Value	Cumulative % of Shipping Weight	Cumulative % of Shipping Value	Cumulative % of Shipping Weight			
.10	.08	.18	24.8	55.6	38.9	90.7			
.20	.17	.37	42.2	92.0	45.1	94.0			
.30	.25	.55	47.6	94.6	52.7	96.3			
.40	.33	.73	50.4	95.5	56.5	97.2			
.50	.42	.92	54.1	96.4	58.4	97.5			
.60	.50	1.10	55.5	96.7	63.2	90.1			
.70	.58	1.29	59.3	97.3	64.8	98.3			
.80	.67	1.47	60.3	97.5	66.3	98.4			
.90	.75	1.65	61.2	97.6	67.7	98.6			
1.00	.83	1.84	62.4	97.8	69.9	98.7			
1.10	.92	2.02	63.1	97.8	72.3	98.9			
1.20	1.00	2.20	63.9	97.9	73.6	99.0			
1.30	1.08	2.39	64.9	98.0	74.6	99.1			
1.40	1.17	2.57	70.4	98.5	81.9	99.4			
1.50	1.25	2.76	74.2	98.8	82.8	99.5			
1.60	1.33	2.93	77.0	99.0	83.4	99.5			
1.70	1.42	3.12	78.2	99.1	83.8	99.5			
1.80	1.50	3.31	83.2	99.4	84.5	99.6			
1.90	1.58	3.49	83.5	99.4	87.4	99.7			
2.00	1.67	3.67	84.1	99.4	88.5	99.7			
2.10	1.75	3.86	84.6	99.5	88.6	99.7			
2.20	1.83	4.04	84.7	99.5	88.8	99.7			
2.30	1.92	4.23	85.3	99.5	90.2	99.8			
2.40	2.00	4.41	86.5	99.6	90.5	99.8			
2.50	2.08	4.59	87.9	99.6	91.7	99.8			
2.60	2.17	4.78	91.1	99.8	92.1	99.8			
2.70	2.25	4.96	91.8	99.8	92.2	99.8			
2.80	2.33	5.14	92.8	99.8	94.0	99.9			
2.90	2.42	5.33	92.2	99.8	94.1	99.9			
3.00	2.50	5.51	92.3	99.8	94.4	99.9			
4.00	3.33	7.35	95.1	99.9	98.3	99.9			
5.00	4.17	9.19	96.0	99.9	98.8	99.9			

page 3
 1 SDR = US \$1.20
 US \$1.00 = .8333 SDR
 1 kilogram = 2.2046 pounds

U.S. OCEANORNE TRADE 1976

EXPORTS

Dollars per Pound	SDR's per Pound	SDR's per Kilogram	Cumulative % of Shipping Value	Cumulative % of Shipping Weight
.10	.08	.18	34.1	87.0
.20	.17	.37	40.6	92.2
.30	.25	.55	46.1	94.8
.40	.33	.73	49.1	95.7
.50	.42	.92	51.1	96.3
.60	.50	1.10	54.7	97.0
.70	.58	1.29	56.6	97.3
.80	.67	1.47	58.7	97.6
.90	.75	1.65	58.9	97.7
1.00	.83	1.84	59.8	97.8
1.10	.92	2.02	60.8	97.9
1.20	1.00	2.20	61.8	98.0
1.30	1.08	2.39	62.9	98.1
1.40	1.17	2.57	63.6	98.1
1.50	1.25	2.76	69.4	98.6
1.60	1.33	2.93	70.7	98.7
1.70	1.42	3.12	71.5	98.7
1.80	1.50	3.31	76.6	99.1
1.90	1.58	3.49	81.8	99.4
2.00	1.67	3.67	81.9	99.4
2.10	1.75	3.86	82.5	99.4
2.20	1.83	4.04	83.0	99.5
2.30	1.92	4.23	83.2	99.5
2.40	2.00	4.41	83.8	99.5
2.50	2.08	4.59	84.9	99.6
2.60	2.17	4.78	84.9	99.6
2.70	2.25	4.96	86.2	99.6
2.80	2.33	5.14	88.1	99.7
2.90	2.42	5.33	89.3	99.7
3.00	2.50	5.51	90.1	99.8
4.00	3.33	7.35	94.1	99.9
5.00	4.17	9.19	95.0	99.9

1 SDR = U.S. \$1.20

U.S. \$1.00 = .8333 SDR

1 kilogram = 2.2046 pounds

FIRST COMMITTEE
UNITED STATES OF AMERICA
Article 6
and Alternative Article 6
Note on Effects of Inflation on
Visby Limits of Liability

The attached tables, Price Inflation for United States GNP, Price Inflation for Goods in United States GNP, Price Inflation for Worldwide Exports, and Price Inflation for Worldwide Imports, were prepared to show the effect of inflation on the limits of liability established by Visby in 1968, to give some indication of the levels of liability needed in article 6 of the present UNCITRAL Draft Convention if real value is to be maintained, and to demonstrate the need for a provision in a new convention to account for future inflation if real value is to be maintained in the proposed Convention.

The tables were prepared using four regularly published measures of inflation, two by the United States and two by the United Nations. For each year after 1968 the current dollar value needed to maintain real value was calculated by the following formula:

Price deflator for a specific year
Price deflator for base year (1968 x the value in the base year)
(\$.90 or \$667.00) = the dollars per pound or dollars per package
in the specific year.

The Special Drawing Rights per kilogramme were then calculated by multiplying the Dollars per Pound times 2.2046 (the number of pounds in a kilogramme) times .8333 (the number of US dollars per 1 SDR at 1 SDR = US \$1.20). The result was rounded to the nearest one hundredth SDR. The Special Drawing Rights per package were determined by multiplying the dollars per package times .8333 (the number of US dollars per SDR at 1 SDR = US \$1.20). The result was rounded to the nearest SDR.

page 2

The tables indicate average annual rates of inflation ranging from slightly less than 5 per cent for goods only in the United States GNP to a little more than 11 per cent for both worldwide exports and imports as determined by the United Nations Office of Statistics. Total United States GNP had an average annual inflation rate of a little more than 6 per cent compounded annually.

To maintain the real 1968 value of Visby, not taking into account other changes in the regime of liability affecting the balance between the shipper and the shipowner, then at the rates of inflation indicated above, the limits of liability in this Convention today would range between

US \$1.48 per pound (2.72 SDRs per kilogramme)-and

US \$2.62 per pound (4.82 SDRs per kilogramme)

AND

US \$1,096 per package (913 SDRs per package) and

US \$1,947 per package (1,622 SDRs per package).

PRICE INFLATION FOR U.S. GNP

Year	GNP PRICE DEFLATOR*	DOLLARS/LB.	SDR'S/KILO	DOLLARS/PACKAGE	SDR'S/ PACKAGE
1968	82.57	.90	1.65	667	556
1969	86.72	.95	1.75	700	583
1970	91.36	1.00	1.84	738	615
1971	96.02	1.05	1.93	776	647
1972	100.00	1.09	2.00	808	673
1973	105.80	1.15	2.11	855	712
1974	116.02	1.27	2.33	937	781
1975	127.18	1.39	2.55	1027	856
1976	133.88	1.46	2.68	1081	901
1977	141.33**	1.54	2.83	1142	952

* Source: Survey of Current Business
 July 1977
 Bureau of Economic Analysis
 U.S. Department of Commerce
 Table 7.1 Implicit Price Deflators for Gross National
 Product(Total)

** Source: Estimate Bureau of Economic Analysis
 U.S. Department of Commerce

1 SDR = U.S. \$1.20

U.S. \$1.00 = .8333 SDR

1 Kilogram = 2.2046 pounds

PRICE INFLATION FOR GOODS IN U.S. GNP

YEAR	PRICE DEFLATOR FOR GOODS*	DOLLARS/LB.	SDR'S/KILO	DOLLARS/PACKAGE	SDR'S/ PACKAGE
1968	87.1	.90	1.65	667	556
1969	90.6	.94	1.73	694	578
1970	94.4	.98	1.80	723	602
1971	97.6	1.01	1.86	747	622
1972	100.0	1.03	1.89	766	638
1973	105.2	1.09	2.00	806	672
1974	115.2	1.19	2.19	882	735
1975	127.4	1.32	2.43	976	813
1976	131.7	1.36	2.50	1009	841
1977	136.3**	1.41	2.59	1044	870

* Source: Survey of Current Business
 July 1977
 Bureau of Economic Analysis
 U.S. Department of Commerce
 Table 7.3 Implicit Price Delators for GNP by Type
 of Product

** Source: Estimate Bureau of Economic Analysis
 U.S. Department of Commerce

1 SDR = U.S. \$1.20 U.S. \$1.00 = .8333 SDR
 1 Kilogram = 2.2046 pounds

PRICE INFLATION FOR WORLDWIDE EXPORTS

YEAR	INDEX BASE*	DOLLARS/LB.	SDR'S/KILO	DOLLARS/PACKAGE	SDR'S/ PACKAGE
1968	92	.90	1.65	667	556
1969	95	.93	1.71	689	574
1970	100	.98	1.80	725	604
1971	105	1.03	1.89	761	634
1972	114	1.12	2.06	826	689
1973	141	1.38	2.54	1022	852
1974	199	1.95	3.58	1443	1202
1975	216	2.11	3.88	1566	1305
1976	218**	2.13	3.91	1580	1317

* Source: U.N. Monthly Bulletin of Statistics
January 1977 Vol. XXXI No. 1
Special Table B
World Trade of Market Economies

** Source: U.N. Office of Statistics

1 SDR = U.S. \$1.20 U.S. \$1.00 = .8333 SDR
1 Kilogram = 2.2046 pounds

PRICE INFLATION FOR WORLDWIDE IMPORTS

YEAR	INDEX BASE*	DOLLAR/LB.	SDR'S/KILO	DOLLARS/PACKAGE	SDR'S/ PACKAGE
1968	93	.90	1.65	667	556
1969	96	.93	1.71	688	574
1970	100	.97	1.78	717	598
1971	105	1.02	1.87	753	628
1972	114	1.10	2.02	818	681
1973	140	1.36	2.50	1004	837
1974	198	1.92	3.53	1420	1183
1975	217	2.10	3.86	1556	1297
1976	218**	2.11	3.88	1563	1303

* Source: U.N. Monthly Bulletin of Statistics January 1977 Vol. XXXI No. 1
Special Table B - World Trade of Market Economies

** Source: U.N. Office of Statistics

1 SDR = U.S. \$1.20 U.S. \$1.00 = .8333 SDR
1 Kilogram = 2.2046 pounds

POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME

SUR FACULTES

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS

(Imprimé du 10 août 1968 modifié le 14 septembre 1970)

Le présent contrat est régi par les articles L 171-1 à L 173-26 et par les articles R 171-1 à R 173-7 du Code des Assurances en tant qu'il n'est pas dérogé à ses dispositions supplétives par les conditions qui suivent.

L'attention est spécialement attirée sur les dispositions impératives du Code énumérées dans son article L 171-2, et en particulier sur celles : des articles L 172-2 et L 172-3 (omissions et déclarations inexactes de l'assuré et déclaration des aggravations du risque survenues en cours de contrat) ; des articles L 172-6 et L 172-8 (surévaluations frauduleuses) ; de l'article L 172-9, alinéa 1 (obligation de faire connaître les assurances cumulatives à l'assureur auquel le règlement est demandé) ; de l'article L 172-28 (déchéance de l'assuré ayant fait de mauvaise foi une déclaration inexacte relative au sinistre).

CONDITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE PREMIER. — OBJET ET ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. — Transports assurés.

La garantie de la présente police s'applique aux facultés faisant l'objet d'un transport maritime et éventuellement d'un transport terrestre, fluvial ou aérien, accessoire d'un transport maritime couvert par cette police. Le contrat est régi, dans son ensemble, par les principes qui gouvernent l'assurance maritime et par les dispositions qui suivent.

ARTICLE 2. —

1° Principaux modes d'assurance. — Les facultés couvertes par la présente police peuvent être assurées, soit aux conditions « Tous risques », soit aux conditions « Franc d'avaries particulières sauf (F.A.P. sauf) ». À défaut de stipulation expresse accordant la garantie « Tous risques », elles sont assurées aux conditions « F.A.P. sauf ».

2° Assurance « Tous risques ». — Dans l'assurance « Tous risques », sont aux risques des assureurs, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux objets assurés tant par un des événements énumérés au paragraphe 3 du présent article, que, généralement, par fortunes de mer ou événements de force majeure.

3° Assurance « F.A.P. sauf ». — Dans l'assurance « F.A.P. sauf », sont aux risques des assureurs, dans les conditions déterminées par la présente police, les dommages et pertes matériels, ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux objets assurés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur ; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces ; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de relâche et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison ; incendie ; explosion ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ; déraillement ; heurt, renversement, chute ou bris du véhicule de transport ; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art ; chute d'arbres ; rupture de digues ou de conduites d'eau ; éboulement ; avalanche ; foudre ; inondation ; débordement de fleuves ou de rivières ; débâcle de glaces ; raz-de-marée, cyclone ou trombe caractérisés ; éruption volcanique et tremblement de terre.

4° Dispositions communes aux deux modes d'assurance. — Sont également aux risques des assureurs les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels garantis par la police ou de les limiter.

Les assureurs garantissent, en outre, la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un événement quelconque autre qu'un risque expressément exclu.

Les risques à la charge des assureurs demeurent couverts dans les mêmes conditions, même en cas de relâche forcé ou de changement forcé de route, de voyage ou de navire, ainsi qu'en cas de faute du capitaine, des gens de mer ou des pilotes.

Toutes les autres dispositions des conditions générales de la police sont, sauf indication contraire, également communes aux deux modes d'assurance.

5° Les parties demeurent libres de convenir de tout autre mode d'assurance.

ARTICLE 3. — Chargements sur le pont.

Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures ne sont couvertes qu'aux conditions « F.A.P. sauf ». Elles sont couvertes, en outre, moyennant surprime, contre les pertes de quantité provenant de jet à la mer ou d'ennèvement par la mer, à charge par l'assuré de faire connaître ce mode de chargement aux assureurs dès qu'il en aura eu connaissance.

ARTICLE 4. — Facultés non couvertes et facultés soumises à un régime spécial.

La présente police ne couvre pas les envois de billets de banque, coupons, titres, valeurs, espèces monnayées, métaux précieux, perles, pierres précieuses, bijouterie fine, orfèvrerie, à moins qu'ils n'aient été nommément désignés et qu'ils n'aient fait l'objet d'une acceptation spéciale.

Les colis postaux, même avec valeur déclarée, ne sont couverts que moyennant convention et primes spéciales.

Les emballages ne sont assurés que « F.A.P. sauf » et à la condition qu'ils aient fait l'objet d'une assurance distincte de celle du contenu.

Pour les facultés sujettes au coulage ou à la fonte, les facultés en sac ou les facultés expédiées dans des récipients susceptibles de se casser, la garantie « Tous risques » ne peut être accordée que si les risques de vol partiel sont couverts ; sur les mêmes facultés, les risques de vol partiel ne peuvent être couverts que si la garantie « Tous risques » a été accordée.

ARTICLE 5. — Facultés chargées sans connaissance.

Lorsque les facultés assurées ont été chargées sans connaissance ou sans lettre de voiture ou qu'ils ne figurent pas au manifeste, les assureurs renoncent à se prévaloir de ce fait en cas de sinistre, mais il devra être justifié de leur expédition par tous autres moyens déterminants, notamment par la production des livres et de la correspondance de l'expéditeur et de l'assuré et par une attestation du transporteur.

ARTICLE 6. — Clauses du titre de transport.

Les assureurs acceptent les conséquences des clauses des connaissances, récépissés et lettres de voiture, en tant qu'elles sont reconnues valables par la loi, mais à l'exception de celles de ces clauses qui se réfèrent à des risques non couverts par la présente police, et de celles qui auraient pour effet d'exonérer les transporteurs, en tout ou en partie, de leur responsabilité légale en raison d'une déclaration sciemment inexacte de l'assuré, de l'expéditeur ou de leurs représentants ou ayants droit quant à la nature ou à la valeur de la marchandise.

CHAPITRE II. — RISQUES EXCLUS

ARTICLE 7. — Risques exclus dans tous les cas.

Les assureurs sont affranchis de toutes réclamations pour les causes suivantes ou pour leurs conséquences

1° Amendes ; confiscations ; mises sous séquestre ; réquisitions ; violation de blocus ; contrebande ; commerce prohibé ou clandestin ; dommages-intérêts ; saisies conservatoires, saisies-exécution ou autres saisies, les assureurs demeurant également étrangers à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les objets assurés.

2° Vice propre de l'objet assuré ; vers et vermines ; mesures sanitaires ou de désinfection ; influence de la température ; piquage des liquides en fûts et en citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police.

3° Faits ou fautes de l'assuré, de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés, représentants ou ayants droit ; insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages.

4° Retards dans l'expédition ou l'arrivée des objets assurés ; différence de cours ; frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestaries ; frais de magasinage, de séjour ou tous autres frais, sauf ceux qui sont indiqués à l'article 2 ; préjudices résultant de prohibition d'exportation ou d'importation, ainsi que de tous obstacles apportés à l'expédition ou à l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses représentants ou ayants droit.

5° Dommages causés par les objets assurés à d'autres biens ou personnes

6° Sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutations de noyaux d'atomes ou de la radioactivité, ainsi que sinistres dus aux effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules.

ARTICLE 8. — Risques exclus à moins de stipulation contraire.

Sauf convention et primes spéciales, les assureurs sont également affranchis des risques suivants et de leurs conséquences :

A. — Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

Il est précisé que, s'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

B. — 1° Piraterie.

2° Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques.

3° Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

C. — Risques de vol en général et de pillage ; disparition de tout ou partie des objets assurés, à moins qu'elle ne provienne d'un risque couvert.

CHAPITRE III. — TEMPS ET LIEU DES RISQUES ASSURÉS

ARTICLE 9. —

1° Durée des risques. — Les risques des assureurs commencent au moment où les facultés assurées, conditionnées pour l'expédition, quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finissent au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire ou de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérées comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

Toutefois, au lieu de destination, la garantie des assureurs dans les entrepôts, docks publics ou privés, magasins sous douane ou à quai, ne pourra pas, sauf convention et surprime spéciales, excéder un délai de trente jours à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées du navire transporteur ou autre véhicule de transport ; ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

2° **Ports de La Plata.** — Pour les marchandises débarquées dans les ports de La Plata, le risque d'incendie cessera à l'arrivée des facultés assurées en magasins, entrepôts, docks publics ou privés, douanes, etc. et, au plus tard dans les dix jours de la mise à terre dans lesdits ports, si l'entrée dans ces différents endroits n'a pas eu lieu dans ce délai.

ARTICLE 10. — Prise de livraison anticipée.

Toute prise de livraison des objets garantis effectuée par l'assuré, par l'expéditeur, par le destinataire ou par leurs représentants ou ayants droit, avant le moment où les risques doivent se terminer normalement aux termes du présent chapitre, fait cesser les risques pour les assureurs.

ARTICLE 11. — Prolongation de la durée du voyage assuré.

Les risques assurés demeurent couverts dans les mêmes conditions, sans surprime en cas d'escalas directes, et éventuellement avec surprime en cas de toutes autres escalas, déviations ou transbordements, ainsi qu'en tous cas de prolongation de la durée normale du voyage assuré. Aucune surprime ne sera due lorsque ces faits auront pour cause un risque couvert par la police.

CHAPITRE IV. — VALEURS ASSURÉES

ARTICLE 12. —

1° **Qualité de surévaluation autorisée.** — Nonobstant toutes valeurs agréées, les assureurs peuvent, lors de toute réclamation pour dommages ou pertes, demander la justification de la valeur réelle et, en cas d'exagération, réduire le montant de la valeur assurée à celui de la valeur réelle majorée de 20 %.

La valeur réelle est déterminée par la facture d'achat (ou, à défaut, par les prix courants des objets assurés aux temps et lieu de l'expédition), ainsi que par tous les frais, primes d'assurances comprises, afférents à l'expédition assurée.

2° **Valeur à destination.** — Si, toutefois, le réclamateur établit que la valeur réelle des facultés assurées, telle qu'elle est définie au paragraphe précédent, est inférieure à leur valeur au lieu de destination du voyage assuré, c'est au montant de cette valeur à destination, sans aucune majoration, sous quelque forme que ce soit, que sera réduite la valeur d'assurance.

La valeur à destination est déterminée par les cours fixés, à la date de l'arrivée ou, à défaut, à celle de la perte, par les Pouvoirs Publics ou les Groupements qualifiés ou, à défaut, par les courtiers assermentés.

3° **Facultés vendues.** — Si l'assuré établit que les facultés ont été vendues par lui, c'est à la valeur déterminée par les obligations résultant de son contrat de vente que sera fixée la valeur d'assurance.

4° **Déclaration définitive de valeur après sinistre.** — Lorsque la déclaration définitive de valeur n'aura été faite qu'après sinistre, la valeur qui sera prise pour base du règlement en vertu des trois paragraphes ci-dessus, ne pourra en aucun cas être supérieure à celle qui résultera de l'application du mode de calcul habituellement adopté par l'assuré pour les expéditions antérieures de même nature.

CHAPITRE V. — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

ARTICLE 13. — Prime.

La prime entière est acquise aux assureurs dès que les risques ont commencé à courir. Elle est payable comptant entre les mains des assureurs au lieu de la souscription de l'assurance, au moment de la remise à l'assuré ou à ses représentants ou ayants droit de l'acte dans lequel elle est ressortie. Elle est valablement payée entre les mains du courtier-juré.

ARTICLE 14. — Taxes, droits et impôts.

Les taxes, droits et impôts existant ou pouvant être établis, ainsi que le coût de la police, sont à la charge de l'assuré et sont payables dans les mêmes conditions que la prime.

ARTICLE 15. — Renseignements relatifs à l'expédition.

L'assuré est tenu de communiquer aux assureurs tous renseignements utiles relatifs à l'expédition.

Il doit notamment leur faire connaître le voyage assuré, le nom du ou des navires transporteurs et leur déclarer la somme en risque sur chaque navire, lequel doit remplir les conditions prévues au premier paragraphe de l'article 35, les expéditions par navires visés aux autres paragraphes dudit article étant exclues de la garantie, à moins de convention contraire expresse, et sous réserve de ce qui est dit à cet article 35 pour les polices d'abonnement.

ARTICLE 16. — Mesures conservatoires, sauvetage, recours.

1° Tous droits réciproquement réservés, l'assuré doit et les assureurs peuvent prendre, provoquer ou requérir toutes mesures conservatoires, veiller ou procéder au sauvetage des objets assurés, sans qu'on puisse opposer aux assureurs d'avoir fait acte de propriétaire ou d'avoir reconnu le principe de leur responsabilité.

Les assureurs peuvent, notamment, procéder à toutes recherches, exercer tous recours et, en cas de perte ou d'innavigabilité du navire, pouvoir eux-mêmes à la réexpédition des objets assurés à leur destination, l'assuré devant leur prêter son plein concours, notamment en leur fournissant tous documents et renseignements utiles en son pouvoir pour aider à l'exécution de ces mesures.

2° L'assuré doit également prendre, en temps utile, toutes mesures nécessaires pour conserver, éventuellement au profit des assureurs, ses droits et recours contre le transporteur et tous autres tiers responsables, et prêter aux assureurs son concours sans réserve pour engager, le cas échéant, les poursuites nécessaires.

3° L'assuré est responsable, dans la mesure du préjudice causé aux assureurs, de sa négligence ou de celle de l'expéditeur, du destinataire, de leurs préposés, représentants ou ayants droit, à prendre les mesures conservatoires prévues au présent article.

4° Toute indemnité reçue de toute personne responsable et devant profiter à l'assuré, à l'expéditeur, au destinataire ou à leurs représentants ou ayants droit, viendra en déduction des sommes dues par les assureurs, dans la proportion des intérêts respectifs de chacun.

ARTICLE 17. — Subrogation.

Les assureurs qui ont payé l'indemnité d'assurance sont subrogés dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables. L'assuré s'engage, si les assureurs le lui demandent, à réitérer cette subrogation dans la dispache ou la quittance d'indemnité d'assurance ou par acte séparé. Cette subrogation vaut jusqu'à concurrence de l'indemnité d'assurance payée.

CHAPITRE VI. — CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES

ARTICLE 18. — Constatations contradictoires.

Les réceptionnaires sont tenus de s'adresser, pour les constatations, aux commissaires d'avaries du Comité Central des Assureurs Maritimes de France et, à leur défaut, à ceux du Lloyd's de Londres, aux fins d'une expertise amiable ou judiciaire. A défaut de Commissaires d'avaries, ils sont tenus de s'adresser au Tribunal de Commerce dans les ports français, ou au Consul de France dans les ports étrangers; à leur défaut, à l'autorité locale compétente.

Les assureurs sont en droit de rejeter la réclamation lorsque les constatations n'ont pas été faites comme il est dit à l'alinéa précédent.

Les constatations effectuées, d'accord avec le réceptionnaire, par le Commissaire d'avaries ou par l'expert désigné par eux ont, entre les parties, la portée d'une expertise amiable contradictoire, dont le but est de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

Les parties ont le droit de demander, dans les quinze jours qui suivent l'expertise, une contre-expertise amiable ou judiciaire, à laquelle il devra être procédé contradictoirement entre elles.

L'intervention du Commissaire d'avaries a toujours lieu sous réserve des clauses et conditions de la police. Ses frais et honoraires, ainsi que ceux de l'expert, sont réglés par le réceptionnaire et remboursés intégralement par les assureurs si les dommages et pertes constatés proviennent en tout ou en partie d'un risque couvert et ce, alors même qu'ils seraient tenus de payer, du fait de ces frais et honoraires, une somme supérieure à la valeur assurée.

ARTICLE 19. — Délai pour les constatations.

Les réceptionnaires sont tenus, sous peine d'irrecevabilité de la réclamation, de provoquer les constatations prévues au premier alinéa de l'article 18 dans les trente jours à compter du moment où les facultés assurées auront été déchargées, à destination, du navire transporteur ou autre véhicule de transport. Ce délai est réduit à quinze jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.

Cependant, lorsque, exceptionnellement, le séjour à destination aura été couvert pour une durée supérieure à ces délais de trente ou de quinze jours, le délai prévu pour les constatations sera prolongé jusqu'à l'expiration du délai assuré.

Les délais prévus aux deux alinéas qui précèdent seront prolongés de trois jours pour les dommages et pertes survenus moins de trois jours avant leur expiration.

CHAPITRE VII. — RÈGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

ARTICLE 20. — Mode de règlement.

Dans tous les cas donnant lieu à recours contre les assureurs, le règlement sera établi séparément sur chaque colis, qu'il fasse ou non partie d'un fardieu, sauf pour les facultés chargées en vrac, sur lesquelles il sera établi par cale et par pour-compte.

ARTICLE 21. — Détermination du montant incombant aux assureurs.

1^o L'importance des avaries, constatées ainsi qu'il est dit à l'article 18, est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les objets assurés à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'assurance.

La valeur des objets avariés peut également être déterminée au moyen d'une vente publique décidée d'accord entre les parties.

Dans l'un et l'autre cas, la comparaison entre les valeurs à l'état sain et les valeurs en état d'avarie doit être faite sur la base de ces valeurs, à l'entrepôt si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'entrepôt, à l'acquitté si la vente ou l'expertise a eu lieu à l'acquitté.

2^o Lorsque le montant du fret n'a pas été compris dans la valeur d'assurance des objets assurés, mais a fait l'objet d'une assurance séparée, le montant incombant aux assureurs au titre de cette dernière assurance sera déterminé, en tant que le fret aura été payé, par l'application à la valeur assurée sur fret du taux de dépréciation des objets assurés, déterminé comme il est dit au paragraphe précédent.

3^o Au cas où les objets contenus dans un ou plusieurs colis composent un même ton, et où les assureurs jugent utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie de ces objets, avariés ou non, les risques de retour et de réexpédition, ainsi que les frais de transport et de réparation sont à la charge des assureurs, si les avaries constatées sur elles-mêmes à leur charge, alors même qu'elles seraient tenues de payer, tant pour frais que pour avaries, une somme supérieure à la valeur assurée du tout, et ce, par dérogation à l'article 27 ci-après. Il n'est pas dérogé aux autres dispositions de la police, ni à la règle proportionnelle, dans le cas où les objets seraient assurés pour une somme inférieure à leur valeur réelle.

ARTICLE 22. — Franchise.

La franchise est toujours indépendante du coulage ordinaire, déchet ou freinte de route, tels qu'ils sont fixés par le contrat de vente ou, à défaut, par l'usage et qui ne sont jamais à la charge des assureurs.

Elle est calculée sur la valeur d'assurance servant de base au règlement conformément à l'article 20.

Sauf convention contraire, les avaries particulières matérielles seront réglées sous déduction d'une franchise de cinq pour cent (5 %). Toutefois, celles qui résultent d'un des événements énoncés au paragraphe 3 de l'article 2 seront réglées sans franchise sur tous colis autres que ceux qui contiennent des liquides. Seront également réglées sans franchise les avaries particulières en frais et les contributions d'avarie commune.

ARTICLE 23. — Contributions d'avarie commune.

1° Les contributions d'avarie commune incombent aux assureurs proportionnellement à la valeur assurée par eux, déduction faite, s'il y a lieu, des avaries particulières à leur charge, la responsabilité des assureurs étant limitée à la somme obtenue par l'application du taux de contribution d'avarie commune à la valeur assurée, ainsi réduite, s'il y a lieu, sans que cette somme puisse dépasser la somme versée par l'assuré à titre de contribution.

2° Les contributions provisoires d'avarie commune seront remboursées par les assureurs dans les conditions prévues par le paragraphe précédent sur la seule production de la quittance y afférente, endossée en blanc par la personne qui en aura effectué le versement, étant entendu que la situation des assureurs devra demeurer finalement la même que s'ils avaient attendu l'établissement du règlement d'avarie commune pour ne rembourser que les contributions définitives. En conséquence, l'assuré et le tiers-porteur auquel les contributions provisoires auront été remboursées par les assureurs s'engagent solidairement à leur en restituer le montant intégral s'il n'y a pas lieu à règlement d'avarie commune ou si, pour une cause quelconque, ce règlement n'a pas été établi, et à leur verser la différence entre les contributions définitives et les contributions provisoires, telle qu'elle ressort du règlement, si les contributions définitives sont inférieures aux contributions provisoires.

ARTICLE 24. — Délaissement.

1° Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas qui suivent :

a) En cas de perte sans nouvelles : au long cours, après trois mois pour les navires à vapeur ou propulsés uniquement à l'aide de moteurs, après six mois pour les navires à voiles ou à moteur auxiliaire ; au cabotage, après deux mois pour les navires à vapeur ou propulsés uniquement à l'aide de moteurs, après quatre mois pour les navires à voiles ou à moteur auxiliaire.

Ces délais courent de la date des dernières nouvelles et la perte, en tant qu'elle concerne les assureurs de la présente police, sera réputée s'être produite à la date de ces nouvelles.

L'assuré est tenu de justifier de la date du départ du navire transporteur et de sa non arrivée.

S'il est apporté par les circonstances obstacle à la transmission normale des nouvelles, les délais ci-dessus ne courent pas et le délaissement ne sera pas recevable tant que durera cet empêchement.

b) Dans le cas de vente pour cause d'avarie matérielle des objets assurés par suite d'un événement couvert, ordonnée ailleurs qu'au point ou au port de départ ou de destination de la marchandise, à moins que le navire transporteur, après avoir quitté le port de départ, n'ait été contraint d'y rentrer en relâche.

c) Dans le cas où, par suite d'un événement couvert, le navire transporteur serait reconnu définitivement hors d'état de continuer son voyage si, passé les délais fixés ci-après, les objets assurés n'ont pas pu être transportés à destination, ou, tout au moins, n'ont pas commencé à être rechargés à cet effet sur un autre navire ou un autre véhicule de transport.

Ces délais sont : de quatre mois, si l'événement a eu lieu sur les côtes ou lies d'Europe, ou sur le littoral de l'Asie ou de l'Afrique bordant la Méditerranée ou la Mer Noire, ou enfin sur les côtes ou lies de l'Atlantique hors d'Europe ; de six mois, si l'événement a eu lieu sur les autres côtes ou lies.

Les délais courent du jour de la notification de l'innavigabilité faite par l'assuré aux assureurs.

Si l'événement est survenu en un point où la navigation a été interrompue par la glace ou par une autre cause quelconque, les délais ci-dessus seront prolongés du temps pendant lequel l'accès de ce lieu aura été notoirement empêché.

d) Dans le cas où, indépendamment de tous frais quelconques, le montant à la charge des assureurs des dommages ou pertes matériels résultant d'un événement couvert et déterminés comme il est dit aux articles 15 à 21, atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

2° En notifiant le délaissement, l'assuré est tenu de déclarer toutes les assurances qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

3° Dans tous les cas donnant lieu à délaissement, les assureurs, auxquels auront été délaissés les objets assurés, auront toujours la faculté d'opter entre l'acceptation du délaissement et le règlement en perte totale sans transfert de propriété.

Toutefois, les marchandises radioactives ne pourront faire l'objet que d'un règlement en perte totale sans transfert de propriété.

ARTICLE 25. —

1° Paiement de l'indemnité d'assurance. — Les indemnités dues par les assureurs sont payables comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces, sans qu'il soit besoin de procuration, et contre remise de l'original de la police ou de l'avenant d'application, ou après mention du paiement sur ces documents.

2° Compensation avec les primes. — Lors du paiement des sommes incombant aux assureurs, toutes primes dues par l'assuré sont compensées avec l'indemnité due par eux.

Toutefois, lorsque la police ou l'avenant d'application aura été transmis à un tiers porteur de bonne foi en vertu d'un titre antérieur au sinistre, les assureurs ne pourront compenser que la prime afférente à cette police ou à cet avenant, mais cette compensation ne sera opposable au tiers porteur d'un avenant documentaire que si la possibilité de la compensation en cas de non-paiement de la prime afférente à cet avenant a fait l'objet d'une mention expresse sur l'avenant même.

ARTICLE 26. — Prescription.

Les actions nées du présent contrat d'assurance se prescrivent par deux ans, dans les conditions prévues à l'article L 172-31 et à l'article R 172-6, du Code des Assurances.

ARTICLE 27. — Limitation des engagements des assureurs.

Il n'existe aucune solidarité entre assureurs, chacun d'eux n'étant engagé, sur le montant de l'indemnité leur incombant, qu'au prorata de la somme par lui couverte sur les objets assurés, laquelle forme, dans tous les cas, la limite de ses engagements.

Sous la seule réserve de ce qui est dit au dernier alinéa de l'article 18 et au paragraphe 3 de l'article 21, l'assureur ne peut pas être tenu de payer au delà et il en est ainsi, sauf pour les polices d'abonnement, alors même que la valeur d'assurance n'aurait été indiquée par l'assuré qu'à titre provisoire.

CHAPITRE VIII. — NULLITÉ OU RÉSILIATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE 28. — Risques non commencés dans les deux mois.

Le contrat ne peut produire aucun effet après deux mois de la date de sa souscription pour toute assurance dont les risques n'auraient pas commencé dans ce délai, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

Cette disposition n'est applicable aux polices d'abonnement que pour le premier aliment

ARTICLE 29. —

1° Non-paiement d'une prime échue. — En cas de non-paiement d'une prime échue, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par les assureurs à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira automatiquement ses effets, pour tout risque en cours ainsi que, s'il s'agit d'une police d'abonnement, pour toutes applications ultérieures, à l'expiration dudit délai de huit jours et jusqu'au lendemain zéro heure de la date du paiement de la prime en retard. En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette suspension des risques, les assureurs n'auront aucune indemnité à payer, tous leurs droits contre l'assuré en exécution du contrat, et, en particulier, leur droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés. Les assureurs pourront également, dans le cas prévu au présent paragraphe, demander, s'ils le préfèrent, la résiliation de l'assurance dans les mêmes conditions et délai, mais en renonçant alors à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir, ainsi que, s'il s'agit d'une police d'abonnement, à toutes applications ultérieures.

2° Liquidation des biens, règlement judiciaire et déconfiture.

a) En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture de l'assuré, les assureurs peuvent résilier la police par l'envoi à l'assuré, à son dernier domicile connu d'eux, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La résiliation produira automatiquement ses effets à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, les assureurs renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir, ainsi que, s'il s'agit d'une police d'abonnement, à toutes applications ultérieures.

Le syndic pourra résilier la police sans délai par lettre recommandée adressée aux assureurs.

A défaut de résiliation, la police d'abonnement subsistera au profit de la masse des créanciers pour toutes applications faites postérieurement au jugement ayant prononcé la liquidation des biens ou le règlement judiciaire, la masse devenant débitrice directe envers les assureurs du montant des primes afférentes.

b) **Réciprocité des mêmes droits.** En cas de liquidation des biens, de règlement judiciaire ou de déconfiture d'un assureur, l'assuré a, à l'égard de cet assureur, la faculté d'exercer les droits conférés aux assureurs par le paragraphe 2 qui précède.

3° Election de domicile. Le syndic résidant hors de France continentale sera présumé, lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, avoir élu domicile chez ce courtier.

4° Retrait total d'agrément. En cas de retrait total d'agrément, la police cessera de produire ses effets dans les termes des articles L. 326-12 et R° 326-1 du Code des Assurances, vis-à-vis de l'entreprise ayant fait l'objet de cette procédure.

5° Tiers de bonne foi. La suspension ou la résiliation notifiée par les assureurs demeure sans effet à l'égard du tiers de bonne foi auquel la police ou l'avenant d'application aura été transmis en vertu d'un titre antérieur au sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation, mais les assureurs seront en droit de réclamer à l'assuré le remboursement de l'indemnité réglée par eux à ce tiers porteur. Les assureurs ont droit à la prime afférente à la police ou à l'avenant transmis audit tiers.

ARTICLE 30. —

Présomption de connaissance immédiate des nouvelles concernant les objets assurés. — Toute assurance, même stipulée sur bonnes ou mauvaises nouvelles, faite après l'arrivée des objets assurés ou du navire ou autre véhicule transporteur ou après un sinistre les concernant est nulle si la nouvelle en était parvenue, par un moyen quelconque, avant la conclusion du contrat, au lieu où il a été signé ou au lieu où se trouvaient l'assuré ou les assureurs, même à des tiers inconnus d'eux, et sans qu'il soit besoin d'admettre aucune preuve directe de connaissance acquise de la nouvelle par l'assuré ou par les assureurs.

Le présent article ne s'applique à la police d'abonnement que pour les aliments en risque au moment de sa souscription et pour les aliments prévus à l'alinéa b du premier paragraphe de l'article 32.

CHAPITRE IX. — COMPÉTENCE

ARTICLE 31. —

1° Par dérogation à toutes dispositions contraires des lois relatives à la compétence, les assureurs, même en cas de pluralité des défendeurs ou d'actions en garantie, ne peuvent être assignés que devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit. Toutefois, la Compagnie qui a souscrit le contrat par un agent ou un mandataire peut être également assignée devant le Tribunal de Commerce du lieu de son siège social.

2° Si plus de la moitié de la valeur d'assurance des objets assurés a été souscrite sur un même lieu, l'assuré peut assigner devant le Tribunal de Commerce de ce lieu déjà saisi d'un litige, les autres assureurs pour faire juger à leur égard le même litige.

3° L'assuré, même non commerçant, pourra toujours être assigné par les assureurs devant le Tribunal de Commerce du lieu où le contrat a été souscrit, l'assuré y faisant élection de domicile.

CHAPITRE X. — DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE 32. — Fonctionnement de la police.

1° L'assuré s'oblige à déclarer en aliment aux assureurs, et les assureurs s'obligent à accepter, pendant la durée de la police, et en tant qu'elles y sont applicables :

a) Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite aux assureurs dans les huit jours au plus tard de la réception des avis nécessaires, ce délai est réduit à trois jours (dimanches et jours fériés non compris) pour les voyages au cabotage français.

b) Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient régulièrement donné à l'assuré mandat de pouvoir à l'assurance, à la condition que l'assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment aux assureurs.

2° L'intérêt de l'assuré qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas droit d'application à la police.

3° Faute par l'assuré de se conformer aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article et en considération desquelles la police d'abonnement est souscrite, toute réclamation produite sous l'empire de la police sera de plein droit irrecevable, quelle que soit la date à laquelle s'est produit le sinistre qui en fait l'objet, et les assureurs pourront résilier sans délai la police, sans préjudice du droit pour eux d'exiger le paiement des primes afférentes aux expéditions non déclarées, ainsi que le remboursement des sommes réglées par eux pour des sinistres survenus postérieurement à l'observation par l'assuré desdites obligations.

4° Les assureurs pourront toujours exiger la production des livres et de la correspondance de l'assuré pour vérifier s'il s'est conformé à ses obligations.

ARTICLE 33. — Trajets par chemin de fer préliminaires au voyage maritime.

L'assuré est dispensé de déclarer les trajets par chemin de fer du premier point de départ des facultés assurées à leur premier port d'embarquement sur le navire transporteur, lorsque ces trajets s'effectuent à l'intérieur de la France, de l'Allemagne, de la Belgique, de la Hollande, de l'Italie, du Luxembourg, du Royaume-Uni ou de la Suisse.

ARTICLE 34. — Accumulation des objets assurés.

Sans préjudice de ce qui est dit à l'article 27, le plein maximum souscrit par expédition et par navire constitue la limite des engagements des assureurs. En cas d'accumulation des objets assurés, pour quelque cause que ce soit, même par force majeure, dans un lieu quelconque avant l'embarquement au port de départ ou après le débarquement au port final de destination, les assureurs ne peuvent être responsables pour une somme supérieure à ce plein maximum.

Les facultés qui, à l'insu de l'assuré, seraient chargées sur un navire autre que le navire désigné au connaissance, ou qui seraient transbordées soit avant, soit après le départ du navire, demeureront valablement assurées, alors même que, de ce fait, le plein maximum énoncé par navire se trouverait dépassé ; il en sera de même en cas d'accumulation, à l'insu de l'assuré, dans tout autre lieu que les lieux prévus à l'alinéa précédent.

ARTICLE 35. — Navires transporteurs.

1° Les taux de prime fixés d'autre part ne s'appliquent, en ce qui concerne les trajets maritimes, qu'aux chargements sur navires en fer ou en acier, naviguant à la vapeur ou exclusivement à l'aide de moteurs et cotés comme suit à l'un des Registres ci-après, âgés de moins de 15 ans ou qui, âgés de plus de 15 ans mais de moins de 30 ans, appartiennent à des lignes régulières :

Bureau Veritas 33 I.I.

Lloyd's Register 100 A.I.

American Record A.I.

British Corporation B.S.

Register of Shipping of the U.R.S.S.

Germanischer Lloyd 100 A.

Japanese Corporation N.S.

Norske Veritas I.A.I.

Registro Italiano 100 A.I.I.

à la condition que ces navires effectuent la navigation pour laquelle ils sont cotés.

Par navire de ligne régulière, il faut entendre celui qui appartient à un armateur qui le met, habituellement et régulièrement, à la disposition des usagers suivant des itinéraires déterminés et à des dates fixées à l'avance.

2° Des primes spéciales sont à fixer pour tous chargements effectués :

a) sur tous navires n'entrant pas dans les conditions ci-dessus :

b) sur tous navires affrétés, âgés de plus de 15 ans, alors même qu'ils seraient exploités sur des lignes régulières ;

c) sur des navires de nationalité argentine, brésilienne, chilienne, grecque, libanaise, libérienne, panaméenne, péruvienne, turque ou uruguayenne, quels que soient leur coté ou leur âge.

Il en est de même pour les navires ayant battu pavillon grec et quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent, s'ils appartiennent à des armateurs grecs ou sont gérés par des personnes de nationalité grecque ;

d) sur des navires d'une jauge brute inférieure à 500 tx.

3° Les chargements sur navires en bois, sur voiliers et sur navires à moteur auxiliaire ne seront couverts que moyennant convention spéciale.

ARTICLE 36. — Durée de la police.

Sauf stipulation contraire, la police est souscrite pour une durée d'un an et se renouvellera d'année en année par tacite reconduction.

L'assuré et les assureurs se réservent la faculté réciproque de la résilier à tout moment, par simple lettre, sous préavis qui, sauf convention contraire, sera d'un mois, ce délai commençant à courir le jour de l'envoi de la lettre. La police ne produira alors son effet qu'à l'égard des facultés dont les risques assurés auraient commencé à courir avant l'expiration de ce délai.

Lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, les assureurs pourront valablement notifier la résiliation à ce courtier.

ARTICLE 37. — Polices à alimenter.

Les polices à alimenter sont régies par les mêmes dispositions que les polices d'abonnement.

CHAPITRE XI. — CLAUSE COMPROMISSOIRE

ARTICLE 36. — Lorsque, par application de l'article L 172-2, alinéa 2 ou de l'article L 172-3, alinéa 1^{er}, du Code des assurances, il y aura lieu de faire supporter par l'assuré, dont la bonne foi a été établie, une réduction proportionnelle de l'indemnité d'assurance, soit pour omission ou déclaration inexacte de nature à diminuer sensiblement l'opinion des assureurs sur le risque, soit pour non déclaration aux assureurs dans les 3 jours d'une modification survenue en cours de contrat d'où il est résulté une aggravation sensible du risque, tout litige entre les parties sur l'importance de ladite réduction sera tranché par arbitrage. Sera également tranché par arbitrage tout litige relatif au point de savoir si les assureurs eussent refusé de couvrir les risques s'ils les avaient connus exactement (article L 172-2, alinéa 2, précité).

A cet effet, et faute par les parties de s'être entendues sur le choix d'un arbitre unique, chacune d'elles désignera un arbitre et, si les deux arbitres ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la décision à rendre, ils désigneront un troisième arbitre, lequel, à défaut d'accord sur son choix, sera, à la requête de la partie la plus diligente, nommé, par voie de référé, par M. le Président du Tribunal de Commerce, prévu à l'article 31 des conditions générales. L'arbitre ou les arbitres auront les pouvoirs d'amiables compositeurs dans leur mission définie au premier alinéa du présent article.

Vu : : Le Président du Jury

Vu : les Suffragants

Vu et permis d'imprimer : Le Président de l'Université de Droit,
d'Economie et de Sciences Sociales de Paris.

